Автошкола Профи

4
номер
2016

журнал для руководителей, преподавателей и специалистов

В ПДД появилось понятие «ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ»

Как подготовить видеоотчёт в качестве доказательства в суде

Экзамены в автошколах скоро будут принимать роботы

Итоги 40-го Всероссийский Летнего Чемпионата по Юношескому Автомногоборью

Электронный ПТС - Вопросы и ответы.

Новые правила Минтранса

Уважаемые читатели журнала «Автошкола профи».

В настоящее время все больше и больше издается законодательных актов, требующих внимания и проработки их применения в деятельности автомобильных школ при подготовке водителей различных категорий.

Прежде всего, хочу обратить Ваше внимание на предложение редакционной коллегии журнала о тех направлениях освещения материалов, которые на их взгляд важны и необходимы нашим подписчикам.

Это:

- Научные материалы и современные разработки способные помочь педагогическим коллективам автошкол в организации образовательного процесса и систематизировать знания полученные учащимися.
- Вести с автодорог — применение на практике полученных навыков, знаний и умений. Впечатления от пользования различными автомобилями.
- Законодательство в сфере подготовки водителей. Что могут и имеют право проверять надзорные органы (комментарии и разъяснения от Прокуратуры, Рособрнадзора, ГУ ОБДД МВД России, Роспотребнадзора, МЧС России и др.)
- Правила дорожного движения и их применение на практике. (Полемика в дорожном законодательстве)
- Обмен опытом работы автошкол, передовые технологии и методики, проведение Смотров-Конкурсов на призы журнала « Автошкола профи».
- Оснащение автошкол оборудованием и учебными автомобилями готовыми к эксплуатации через систему лизинга на самых разных условиях. Вопросы экономики и развития автошкол.
- Зарубежный опыт.

Приглашаем Вас к диалогу по созданию интересующих Вас рубрик, материалов, важных и необходимых для Вашей работы.

Редакция журнала стремиться понять Вас и помочь автошколам в решении насущных проблем. В каждом регионе они разные, но суть одна, законодательство должно помогать, а не разрушать систему подготовки водителей.

Все предложения, вопросы, материалы для ответов и помещения в журнале просим направлять на электронную почту журнала «Автошкола профи»

Email: auash.m@gmail.com; aprofi2016@yandex.ru

С уважением, Президент Ассоциации ЮАШ О.А. Никонова

Журнал «Автошкола Профи» — единственное профессиональное издание для руководителей, преподавателей, специалистов автошкол и всех, кто хочет научиться классно и безопасно управлять автомобилем.

Подписной индекс:
каталог РОСПЕЧАТЬ — 83110,
«Почта России» — 41261

АВТОШКОЛА ПРОФИ №4 2016 г.
Свидетельство о регистрации СМИ:
ПИ №7715748 от 20.06.2003 г.

Редакционный совет:
Швецов В.В. — первый заместитель начальника ГУОБДД МВД РФ
Никонова О.А. — президент Ассоциации ЮАШ
Насыров А.А. — президент ДвААШ
Смирнова Г.Д. — Владимирский образовательный центр
Пономарев Н.В. — генеральный директор ЦПТО
Путенкова Г.Г. — директор Смоленского техникума отраслевых технологий
Пискарев А.А. — заместитель директора Департамента профобразования ДОСААФ России

Журнал выпускается Ассоциацией Юношеских Автомобильных Школ России

Главный редактор — **Борисов А.В.**
Верстка и дизайн — **Аредов Н.А.**

Отдел рекламы: 8 495 623-70-45

Журнал распространяеся только по подписке.

Тираж - 1000 экз.
Цена свободная

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной б-р, д. 19, стр. 4

e-mail: aprofi2016@yandex.ru
auash.m@gmail.com
www.avtoshcola.ru

Последние новости 2

В ПДД появилось понятие «ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ» 4

Новые правила Минтранса 5

Итоги 40-го Всероссийский Летнего Чемпионата по Юношескому Автомногоборью 6

Споткнулись о камень 12

Экзамены в автошколах скоро будут принимать роботы . . 14

Как подготовить видеозапись в качестве доказательства в суде 16

Как правильно тормозить: в городе, на трассе и даже в скоростном повороте? 18

Весь автопарк России 19

Электронный ПТС - Вопросы и ответы 22

Об утверждении порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники 25

Изменения, внесенные в Федеральный закон 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» 2016 (редакция, действующая с 15 июля 2016 года). 32

Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации (Минобрнауки России) от 11 мая 2016 г. №536 г. Москва «Об утверждении Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха педагогических и иных работников организаций, осуществляющих образовательную деятельность» 34

Постановление Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 г. N 477 г. Москва «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» 41

Приказ Минтранса России от 28.09.2015 №287 «Об утверждении Профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» 42

Прием экзаменов на получение права на управление мототранспортными средствами (окончание) 54

Последние новости.

В МВД России разработаны поправки в законодательство в сфере технического осмотра транспортных средств

МВД России во исполнение перечня поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации от 14 марта 2016 года в Ярославле подготовлен законопроект, регулирующий вопросы в сфере технического осмотра транспортных средств.

Проектом федерального закона предусматривается изменение порядка аккредитации операторов технического осмотра и участие органов внутренних дел в аккредитационных проверках их материально-технической базы.

Проект федерального закона в настоящее время проходит процедуру общественного обсуждения на Едином портале для размещения информации о подготовке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных правовых актов и результатах их общественного обсуждения.

Кто на «зебре», тот и прав

МВД предлагает усилить наказание за непредоставление преимущества пешеходам на переходе

Пешеход встал на переход — машины должны остановиться,. если их траектории могут пересечься.

Водителям, которые не уступили дорогу пешеходу на «зебре», будет грозить уже штраф не полторы тысячи рублей, а 2,5 тысячи.

Проект закона о внесении поправок в соответствующую статью 12.18 Кодекса РФ об административных правонарушениях разместило МВД на портале regulaition.gov.ru.

Судя по пояснительной записке, количество сбитых на пешеходных переходах людей у нас из года в год увеличивается в среднем на 7–8 процентов. Несмотря на серьезный штраф, который предусмотрен за непредоставление дороги пешеходу, водители не всегда и не везде это делают.

Согласно данным статистики ГИБДД, в 2015 году по этой самой статье 12.18 КоАП было возбуждено 1663679 административных дел. А в 2014 году таких дел было возбуждено 1644593. Может быть, сотрудники ГИБДД стали работать лучше и внимательнее относиться к этому нарушению? Может быть, камеры фотовидеофиксации стали активнее использоваться при выявлении этого нарушения?

Вряд ли. Другая статистика того же ГИБДД утверждает, что наезды на пешеходов именно на пешеходных переходах год от года увеличиваются.

В 2014 году таких наездов было зафиксировано 19392. А в 2015-м — уже 19779.

Правда, количество погибших сокращается. В 2014 году на «зебрах» погибло 1236 человек, а в 2015 м — 1233 пешехода. То есть наезжать стали чаще, но с меньшими последствиями.

Именно по причине роста таких происшествий президент дал поручение усилить ответственность водителей за это нарушение.

Изначально предполагалось оставить ответственность за первое «попадание» в том же размере — 1,5 тысячи рублей. Но расширить саму статью 12.18, добавив в нее новую часть, предусматривающую ответственность за повторное нарушение. Предполагалось, что это будет штраф в размере 2,5 тысячи рублей. Однако в процессе подготовки документа по непонятной причине было решено расширить ответственность непосредственно в статье. Таким образом, проект поправок предполагает введение вилки штрафов: от полутора до 2,5 тысячи рублей.

Во всяком случае, именно этот вариант проекта выложен для общественного обсуждения.

Надо сказать, что по итогам четырех месяцев этого года наблюдается сокращение количества наездов на пешеходов на «зебрах» почти на пять процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Всего таких аварий зафиксировано 5306.

Также снизилось количество погибших в этих ДТП — почти на 19 процентов. Всего в них погибло 255 человек.

Однако не стоит расслабляться. Как показывает та же статистика ГИБДД, картина на дорогах из года в год повторяется. Количество наездов на пешеходов сокращается в начале года. Падение наблюдается до июля. А в августе начинается всплеск таких происшествий. Причем с каждым месяцем количество наездов только увеличивается вплоть до декабря.

Ну а в январе снова начинается плавное падение аварийных показателей.

Так что увеличение ответственности за непропуск пешехода, наверное, по-прежнему актуальная идея. Только вопрос, как всегда, стоит в возможности ГИБДД выявлять такие нарушения. На каждом пешеходном переходе сотрудника дорожно-патрульной службы не поставишь. А камеры фотовидеофиксации, которые способны выявлять такое нарушение, до сих пор не пользуются популярностью.

В России появился новый дорожный знак

В Калужской области будет опробован новый дорожный знак **«Зона торможения»**, сообщил начальник регионального управления ГИБДД Алексей Холопов.

Знак разработан сотрудниками калужской госавтоинспекции, он будет устанавливаться за 100 метров до нерегулируемых пешеходных переходов, на которых уже происходили несчастные случаи.

Знак заставит участников дорожного движения быть особенно внимательными и сконцентрированными при подъезде к пешеходному переходу,— отметил А.Холопов.

Заявка на установку знака направлена в главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения ГИБДД России. «Устное одобрение уже получено»,— сказал главный автоинспектор Калужской области.

После оформления необходимых документов новые знаки появятся на опасных участках калужских автотрасс — для начала в пяти местах. Если эксперимент будет признан удачным, то новшество введут в других регионах России.

Четыре важных изменения для автомобилистов с 1 июля

- Розовая ОСАГО;
- электронные документы на машину;
- контроль качества бензина;
- скидки на платные дороги.

С 1 июля вступает в силу несколько новшеств, про которые надо знать каждому водителю

Электронный ПТС

Автомобилям начали оформлять электронные паспорта. Процесс полного перехода на электронный формат рассчитан на 2 года. Система, которая должна упростить куплю-продажу автомобилей, первые полгода будет работать в тестовом режиме. По заявлению автовладельца будет присваиваться электронный паспорт и аннулироваться бумажный. Иметь два документа одновременно нельзя. С 1 января 2017 года бумажные «автопаспорта» будут постепенно выводиться из оборота.

Соглашение о введении электронных паспортов для автомобилей вступило в действие в России и еще в пяти странах Евразийского экономического союза. Вся информация об автомобилях будет храниться на защищенных серверах компании «Электронный паспорт», входящей в «Ростехнологии».

Улучшение бензина

Запрет на продажу топлива классом ниже «Евро-5» вступил в силу по всей России. В Москве запрет на топливо низкого экологического класса действует уже с начала года, теперь он распространился на всю страну. При продаже топлива информация о его экологическом классе должна быть размещена в общем доступе, в том числе, на кассовых чеках.

За нарушение экологического класса и продажу топлива «Евро-4» под видом «Евро-5» заправщикам грозят штрафы. При повторном нарушении — вплоть до миллиона рублей и остановкой работы до 90 дней с конфискацией предметов, при помощи которых было совершено нарушение.

Новые бланки ОСАГО

Страховщики начали выдавать новые бланки ОСАГО — изменился цвет, размер шрифт и элементы защиты от подделок. Кроме того, полисы получат QR-коды, в которых будет содержаться информация о том, какой страховой компании принадлежит бланк,

а позже подключены будут и данные из баз РСА об автовладельце и автомобиле.

На цене страховки нововведения не скажутся никаким образом — оплату незначительной разницы в стоимости бланков (старый стоил 4,78 рубля, новый 5,1) полностью берут на себя страховщики.

Подешевел проезд по М-11

Начали действовать скидки на проезд по трассе М11 в обход Вышнего Волочка (258-й км — 334-й км). Более всех выиграют тяжелые грузовики и автобусы, для которых цена уменьшится вдвое.

Владельцам BMW разрешили ездить бесплатно по трассе М11

«Снижение тарифов произойдет для 2, 3 и 4 категорий транспортных средств. Существенное изменение затронет именно 4 класс — стоимость проезда будет уменьшена вдвое. С учетом действующей 20%-ной скидки, которая предоставляется автомобилистам, пользующимся для оплаты проезда по платному участку транспондерами, а также дополнительных скидок за регулярное пользование дорогой в рамках программы лояльности (от 3% до 10%), стоимость проезда будет значительно меньшей»,— сообщает «Автодор». Такие цены будут действовать до октября.

В ПДД появилось понятие «ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ»

В Правилах дорожного движения появилось новое понятие: «опасное вождение». Соответствующие поправки вступают в силу по истечении семи дней после дня официального опубликования постановления Правительства РФ, то есть — 8 июня 2016 года (текст в разделе *ДОКУМЕНТЫ, стр.41*).

По данным ГИБДД, в прошлом году было зафиксировано 184 тысячи дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 23 тысячи человек и пострадали более 230 тысяч.

До 80 процентов ДТП происходит с участием водителей, стиль езды которых можно охарактеризовать как «опасный».

Поправки в Правила дорожного движения подготовлены МВД России в соответствии с пунктом 24 Плана мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, утвержденного председателем Правительства Российской Федерации Д. А. Медведевым.

Постановлением внесены изменения в пункт 2.7 ПДД, который дополнен запретом на опасное вождение.

Опасное вождение характеризуется повышенной опасностью для движения именно вследствие совершения совокупности перечисленных в Постановлении действий водителя, совершаемых в течение относительно короткого периода времени. Это лишает других участников дорожного движения возможности спрогнозировать дальнейшее поведение такого водителя и адекватно среагировать на него во избежание создания аварийной ситуации.

Вместе с тем, при участии Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, общественных организаций, представителей СМИ и экспертов Открытого правительства был создан специализированный Интернет-портал (**www.опасноевождение.рф**), на котором содержится библиотека видеоматериалов, наглядно объясняющих участникам дорожного движения, что считать опасным поведением на дороге.

Созданная видеобиблиотека позволит участникам дорожного движения сформировать для себя представление о том, что такое опасное вождение, чтобы каждый знал, что такой способ управления транспортным средством, безусловно, опасный.

Принятые меры направлены на повышение культуры поведения и формирование правосознания участников дорожного движения.

Пока никакого наказания за опасное вождение в законодательстве не предусмотрено. Однако поправки планируется ввести уже этой осенью.

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ «ОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ»

Открытое правительство запустило в сети новый ресурс **«опасноевождение.рф»**, который поясняет, что должно пониматься под термином ***«опасное вождение»***.

На сайте находятся ролики с примерами поведения водителей на дороге. Названия роликов не оперируют юридическими терминами, они довольно образны и емки.

«Шашки»

Многократные перестроения, перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия.

«Нервяки»

Подрезание при перестроении, невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения.

«Торопыги»

Несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, попытка выдавить из ряда тех, кто кажется слишком медлительным.

«Грядки»

Несоблюдение бокового интервала, попытки протиснуться между рядов. Особенно это, касается мотоциклистов, которые предпочитают перемещаться именно между рядами.

«Воспитатели»

Необоснованное резкое торможение перед другим транспортным средством. Таким образом «обиженные», которые считают, что им все должны уступать дорогу. А если не уступают, то должны быть научены резким торможением.

«Упертый»

Препятствование обгону. Речь в нем идет о тех, кто мешает обгону, резко ускоряясь. Смысл данной операции совершенно не ясен. Ведь в дальнейшем он по-прежнему двигается со скоростью, которая не устраивает того, кто пытался его обогнать.

Тогда зачем препятствовать обгону? Просто из вредности? В ролике показано, чем это может закончиться.

Правительство наглядно разъяснило, что такое «опасное вождение»

Новые правила Минтранса

Теперь автолюбитель не сможет сесть за руль микроавтобуса для перевозки пассажиров.

Для тех, кто зарабатывает на хлеб, сидя за баранкой, начали действовать строгие профессиональные требования (текст приказа в разделе *ДОКУМЕНТЫ*)**.**

Сразу уточним: к тем, кто ездит на авто по личным делам, вступивший в силу приказ Минтранса не относится. Но для индивидуальных предпринимателей, которые занимаются коммерческими перевозками, требования, прописанные для транспортных предприятий по уровню подготовки водителей, тоже обязательны.

И их водитель также должен иметь необходимый уровень квалификации. Те, кто перевозит пассажиров, обязаны знать, например, основы психологии и этики, технические характеристики авто, на котором они работают. А для тех, кто работает на международных маршрутах, к этим требованиям прибавляется еще и необходимость иметь свидетельство международного автомобильного перевозчика. А также непрерывный и безупречный стаж работы водителем соответствующей категории не менее одного года.

На подготовку к переходу на новые правила Минтранс давал полгода, отметил в беседе с «РГ» директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Алексей Бакирей. И компании, и индивидуальные предприниматели должны были учесть требования, отправить водителей на переподготовку или дать им возможность перейти на другую должность, которая соответствует их уровню знаний и стажу. Отчитываться о выполнении приказа о квалификационных требованиях не нужно, но проверки будут как в плановом, так и в неплановом порядке.

По сути, требования квалификации являются профстандартом на автомобильном транспорте, отметил Бакирей. И транспортное предприятие должно обеспечить должный уровень профессиональных навыков, знаний, опыта и стажа работы. Причем, в зависимости от той или иной позиции, требования к профобразованию, стажу работы разные. Например, в ряде случаев без высшего образования не обойтись. Впрочем, к водителям этот пункт не относится. Для них есть специальные требования в зависимости от вида транспорта, отметил Бакирей. Для тех, например, кто перевозит опасные грузы, горючие, взрывчатые вещества, нужен стаж работы вождения грузовика не менее года. Водитель еще должен пройти спецподготовку и получить свидетельство.

Сейчас готовится приказ, который уточнит требования к тем, кто выпускает в рейс автомобили и водителей, а также порядок аттестации должностного лица, которое отвечает за безопасность перевозок, за нормирование труда и отдыха, проведение инструктажей перед рейсом.

Минтранс предупреждает: Возьми в дорогу новый тахограф

До 1 июля все компании должны перейти на цифровые тахографы, которые нельзя «обмануть». Касается это и небольших микроавтобусов и фур. А вот для троллейбусов и трамваев по-прежнему тахографы не нужны. Это требование напрямую касается безопасности движения и является обязательным для перевозчиков. Тахографы, напомним, это устройства, которые следят за режимом труда и отдыха водителей.

Минтранс также намерен

подкорректировать штрафы для перевозчиков, в том числе для индивидуальных предпринимателей за нарушение режима труда и отдыха водителей при перевозках пассажиров и грузов.

Уведомление о начале разработки такого законопроекта опубликовано на сайте regulation.gov.ru. Новые штрафы точно будут не меньше тех, что уже есть за езду с неисправным тахографом, то есть до 10 тысяч рублей. Может, и больше. Ведь именно переутомление водителей часто становится причиной аварий.

Итоги 40-го Всероссийского Летнего Чемпионата по Юношескому Автомногоборью

Спорт — это сражение смелых, решительных, уважающих Кодекс спортсмена. Автомобильный спорт — это особое состояние спортсмена, его тренера, понимание того, что тебе, молодому человеку, доверена современная сильная техника и ты полностью владеешь ею.

Юношеский спорт имеет свою многолетнюю историю, и начинался он в далекие 70-е годы, когда впервые юные воспитанники Юношеских автомобильных школ вышли на страт Всесоюзного соревнования по юношескому автомногоборью в городе Минске летом 1972 года.

40-й Всероссийский Летний чемпионат - еще одно подтверждение того, что воспитанники Юношеских автомобильных школ любят автомобильный спорт и готовы доказать свое мастерство владения автомобилем, показать отличные знания правил дорожного движения.

В канун 80-летия создания государственной автомобильной инспекции, юные спортсмены Юношеских автомобильных школ 40-й раз выходят на спор-

тивную трассу для демонстрации своих способностей по профессиональному управлению автомобилем.

Соревнования проводились при поддержке ГУОБДД МВД России, Министерства транспорта России, ЦК профсоюзов автомобилистов, ДОСААФ России, ГИБДД по Ейскому району. Организатор соревнований Ассоциация Юношеских Автомобильных Школ России.

Мероприятия проводились в рамках реализации Национальной стратегии действий в интересах детей 2012–2017 годов, социально значимого проекта: «Моя первая профессия — кадровый резерв молодых специалистов», согласно реализации Указа Президента Российской Федерации от 1 июня 2012 года № 761 «О Национальной стратегии действий в интересах детей на 2012–2017 годы» и в соответствии с Планом реализации основных спортивных мероприятий Ассоциации Юношеских Автомобильных Школ России с 28 июня по 4 июля 2016 года в городе Ейск на Азовском море (база отдыха «Прибой»).

40-й Всероссийский летний чемпионат по юношескому автомногоборью посвящался 20-летию создания Ассоциации ЮАШ и 80-летию со дня создания ОРУД ГАИ.

Целью проведения чемпионата являлось:

— формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;

— профессиональная ориентация молодежи, привитие интереса и любви к автомобильной технике, воспитание уважения к профессии водителя;

— привлечение молодежи к занятиям военно-прикладными и техническими видами спорта;

— повышение водительского мастерства и технической культуры по эксплуатации автомобильной техники;

— повышение уровня эффективности системы работы педагогов, качества учебно-воспитательной работы с детьми.

В соответствии с Положением о Чемпионате в состав автомногоборья входили следующие виды:

— конкурс знатоков Правил дорожного движения;

— скоростное маневрирование;

— автослалом

В каждой из перечисленных номинаций определялась тройка победителей соответственно в двух возрастных категориях. Кроме того, к каждой возрастной категории определялись абсолютные чемпион и призеры по сумме этапов.

Каждая команда состояла из 4-х человек спортсменов, тренера и руководителя команды. Кроме того, отдельные регионы были представлены спортсменами, выступающими в личном зачете.

Во главе чемпионата был образован организационный

комитет, в который входили представители Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, Минтранса России, Минобрнауки России, ДОСААФ и Ассоциации ЮАШ.

Соревнование проводилось в течение 7 дней.

В чемпионате приняли участие команды юношеских автошкол из Владимирской, Самарской, Рязанской, Ростовской, Саратовской, Павловской и Московской областей, городов Владимира, Тольятти и Ейска.

Чемпионат проходил на берегу Азовского моря. Дети с удовольствием купались в море и загорали на пляже.

Спортсмены были представлены в следующих категориях:

— команды мини автомобилей от 6 до 13 лет

— юношеский зачет — от 14 до 18 лет.

Первый день чемпионата, - 28 июня -, был организационный. В этот день участники чемпионата прибыли на место проведения соревнований, расселились в местах проживания..

Был проведен инструктаж по технике безопасности участников чемпионата.

29 июня была проведена жеребьевка команд и совещание (инструктаж) с руководителями команд. Подготавливалась территория для заездов.

Первым этапом соревнований был зачет по ПДД, где все участники показали отличное знание теории. «Конкурс знатоков ПДД» проводился по стандартным билетам ГИБДД — 20 вопросов по правилам дорожного движения. Контрольное время на решение билетов давалось до 5 минут, после чего билет изымался, а каждый нерешенный вопрос приравнивался к ошибке.

Здесь все участники справились на отлично, что говорит о качественной подаче теоретического материала учебными заведениями для своих воспитанников.

По окончании конкурса были осуществлены тренировочные заезды команд на месте проведения соревнований.

В начале каждого дня сорев-

нований была обязательная медицинская комиссия.

Торжественное открытие чемпионата состоялось 30 июня на базе отдыха «Прибой», расположенном по адресу: г. Ейск, ул. Пляжная, 2/16.

В этот же день проходил второй этап — «Скоростное маневрирование», где каждый участник команды (4 человека) должен был пройти маршрут состоящий из следующих элементов:

- змейка (передним и задним ходом)
- круг
- габариты
- эстафета-кольцо
- бокс
- стоянка
- колея
- линия СТОП

На площадке размещались фигуры стандартного комплекса. Зачетный результат на данном этапе соревнований определялся суммой штрафных очков, начисленных за ошибки при выполнении фигур, и времени их прохождения в секундах.

При выполнении упражнения участники соревнований должны были без ошибок пройти все элементы, определяющие их мастерство в движении на автомобиле по дороге,, чувство габаритов автомобиля, умение двигаться задним ходом.

Участники соревнований имели право совершать любой маневр, включая остановку автомобиля, подачу задним ходом и разворот, в любом месте трассы, как при прохождении фигур, так и между ними. Запрещалось маневрирование в непосредственной близости (1 метра) от линии «СТОП», так как остановка на линии сходу является одним из условий выполнения заключительного упражнения. Момент ювелирного финиша состоял в том, чтобы сбив передним бампером автомобиля финишную планку не повалить стоящие за ней кегли. Выполнение данного элемента являлось одним из показателей водительского мастерства владения автомобилем.

Третий этап — 1 июля — автоэстафета, где все участники команды действуют сообща и проходят этап, как эстафету.

2 июля участники сдавали нормы ГТО по возрастным группам, где показали высокие результаты своей физической подготовки.

3 июля состоялось закрытие чемпионата, где всем победителям были вручены призы, кубки, медали и памятные грамоты.

Во время проведения соревнований организаторы подготовили участникам развлекательные программы, конкурсы, экскурсии.

Победители 40-го Всероссийский Летнего Чемпионата по Юношескому Автомногоборью

Юношеский зачет

Знатоки ПДД
личный зачет

1 место — Герасимов Матвей (г. Зеленоград)
2 место — Никонова Анна (г. Саратов)
3 место — Серегин Максим (г. Зеленоград)

Знатоки ПДД
командный зачет

1 место — «ЮАШ» г. Саратов
2 место — «Республиканская ЮАШ» г. Нальчик
3 место — «Автошкола им. Мурзина» г. Тольятти

Скоростное маневрирование
командный зачет

1 место — «ЮАШ» г. Ростов-на-Дону
2 место — «ЮАШ» г. Саратов
3 место — «Автошкола им. Мурзина» г. Тольятти

Скоростное маневрирование
личный зачет

1 место — Емельяненко Евгений (г. Ростов-на-Дону)
2 место — Никонова Анна (г. Саратов)
3 место — Рашевский Роман (г. Ростов-на-Дону)

Автоэстафета
командный зачет

1 место — «ЮАШ» г. Ростов-на-Дону
2 место — «ЮАШ» г. Саратов
3 место — «Республиканская ЮАШ» г. Нальчик

Общий командный зачет
по автомногоборью

1 место — «ЮАШ» г. Ростов-на-Дону
2 место — «ЮАШ» г. Саратов
3 место — «Автошкола им. Мурзина» г. Тольятти

Общий личный зачет
по автомногоборью

1 место — Никонова Анна (г. Саратов)
2 место — Рашевский Роман (г. Ростов-на-Дону)
3 место — Емельяненко Евгений (г. Ростов-на-Дону)

Средневозрастная группа

Знатоки ПДД командный зачет

1 место — Атаупов Рустам (г. Саратов)

Общий командный зачет
по автомногоборью

1 место –»ЮАШ» г. Саратов

Миниавтомобили

Знатоки ПДД командный зачет

1 место — «ЮАШ» г. Владимир
2 место — «ЮАШ» г. Владимир
3 место — «ЮАШ Дон-Автостарт» г. Павловск

Знатоки ПДД личный зачет

1 место — Зимина Ксения (г. Владимир)
2 место — Запруднова Валерия (г. Владимир)
3 место — Окунев Дмитрий (г. Владимир)
3 место — Герасимова Дарья (г. Владимир)

Скоростное маневрирование
командный зачет

1 место — «ЮАШ Дон-Автостарт» г. Павловск
2 место — «Автошкола им. Мурзина» г. Тольятти
3 место — «ЮАШ» г. Владимир

Скоростное маневрирование
личный зачет

1 место — Горелов Тимофей (г. Тольятти)
2 место — Германов Денис (г. Павловск)
3 место — Паршина Софья (г. Павловск)

Автоэстафета
командный зачет

1 место — «ЮАШ» г. Владимир
2 место — «ЮАШ Дон-Автостарт» г. Павловск
3 место — «Автошкола им. Мурзина» г. Тольятти

Общий командный зачет
по автомногоборью

1 место — «ЮАШ» г. Владимир
2 место — «ЮАШ Дон-Автостарт» г. Павловск
3 место — «ЮАШ» г. Владимир

Общий личный зачет
по автомногоборью

1 место — Горелов Тимофей (г. Тольятти)
2 место — Германов Денис (г. Павловск)
3 место — Пичугина Алина (г. Владимир)

Споткнулись о камень

Верховный суд разъяснил, какие происшествия не считаются авариями

Водителя лишили прав за то, что он скрылся с места аварии, которой не было. Впрочем, Верховный суд восстановил справедливость.

Казалось бы, банальная ситуация: из-под колеса автомобиля вылетел камень и попал в лобовое стекло машины, двигавшейся следом. Стекло треснуло. Такое случается на дорогах сплошь и рядом. И обычно обходится без последствий для водителя того автомобиля, из-под колеса которого этот камень выскочил. Даже если стекло разбито вдребезги. Но не в этот раз.

Итак, некто Савчук ехал по трассе Москва — Белгород. В деревне Духовец Курской области он заметил, что двигавшийся следом автомобиль начал ему сигналить фарами и клаксоном. Он остановился. Водитель, который ему сигналил — некто Шинаков — заявил, что из-под колеса машины Савчука вылетел камень и разбил ему лобовое стекло. Шинаков потребовал либо рассчитаться на месте, либо вызвать ГИБДД. Савчук же заверил своего визави, что правил не нарушал, а если из-под колеса вылетел камень, то это случайность и аварией не считается. И уехал.

Однако не уехал Шинаков. Он вызвал на место происшествия сотрудников ГИБДД. Инспекторы посчитали же, что авария имела место, а Савчук скрылся с места происшествия. Оформили дело, подали в суд, и мировой судья признал Савчука виновным и лишил его прав на год.

Савчук обжаловал это решение в районном суде, но — безрезультатно. Областной суд также оставил решение в силе. Причем интересна позиция районного судьи. Он утверждал, что Савчук знал о ДТП и умышленно нарушил правила, скрывшись с места происшествия. А было ли ДТП, суд по непонятным причинам устанавливать не стал. Такая позиция открывает широкую дорогу для разного рода подставщиков. Есть у вас трещина на лобовом стекле? Догоняйте любую машину и заявляйте ее водителю, что это из-под его колеса камень вылетел. А затем требуйте с него денег или угрожайте заявить в ГИБДД. Отличный способ. Даже столкновения имитировать не надо. Некоторые инспекторы ГИБДД и судьи будут на вашей стороне. Если бы не одно, но очень существенное «но».

Верховный суд занял противоположную позицию. В своем решении он указал, что по делу об оставлении места аварии необходимо доказать сам факт аварии.

Согласно справке о ДТП, машина Шинакова была повреждена — на лобовом стекле появилась трещина. Это повреждение образовалось от удара камнем, который вылетел из-под колес движущегося в попутном направлении автомобиля Савчука. Что подтверждается письменными объяснениями обоих водителей, а также их объяснениями, данными в ходе судебного разбирательства.

Однако, отметил Верховный суд, это событие произошло по обстоятельствам, не зависящим от Савчука, без совершения каких-либо действий с его стороны. Предвидеть как само событие, так и наступление связанных с ним последствий в виде повреждения лобового стекла следующего в попутном направлении автомобиля он не мог.

Следовательно, делает вывод Верховный суд, повреждение автомобиля из-за вылетевшего из-под колеса камня — это не ДТП. А раз ДТП не было, то нельзя и покинуть место его совершения.

По этой причине Верховный суд постановил все постановления судов низших инстанций отменить, а административное дело в отношении Савчука прекратить.

Авария для одного

Таким образом, позицию Верховного суда можно интерпретировать следующим образом: нельзя винить гражданина в неудачном стечении обстоятельств, так как он не совершил каких-либо противоправных действий. Получается, что влетевший в лобовое стекло машины камень – это авария лишь для того, кто пострадал.

Эта правовая позиция важна при определении последствий любой аварии. И ее должен учитывать каждый водитель, решая вопрос, обязан ли он остановиться или нет.

Как считает Верховный суд, авария находится в прямой причинно-следственной связи с действиями водителя. В рассматриваемом деле нельзя утверждать, что будь водитель грузовика осторожней, ничего бы не случилось.

Злополучный камень, оказавшийся на дороге, мог попасть под колеса любого автомобиля. А если вины конкретного водителя не было, то наказывать его не за что.

Доказывайте факт нарушения

Однако не спешите расстраиваться. Если вы попали в аналогичную ситуацию, судья не обязан руководствоваться решением Верховного суда по описанному выше делу — у нас не США, и прецедентное право не действует. Возможно, вам или вашему адвокату удастся доказать, что автомобиль, из-под колес которого вылетел камень, обгонял вас по обочине, что недопустимо, или по ремонтируемому участку дороги, где следовало снизить скорость. Возможно, будет доказан факт агрессивного вождения, если это подтвердят свидетели или запись видеорегистратора. Тогда можно будет говорить о совсем иной квалификации действий водителя, наехавшего на камень. Даже если он сделал это неумышленно.

Вспомним, что тот же Верховный суд недавно лишил прав лихача, чей опасный маневр привел к ДТП, в результате которого другая машина врезалась в дерево. Лихач благополучно уехал, так как его автомобиль не пострадал, но суд посчитал, что отсутствие повреждений на автомобиле не влияет на квалификацию нарушения. Поэтому водителя наказали за оставление места ДТП.

Впрочем, сегодня закон разрешает покидать место аварии, если в результате происшествия вред причинен только имуществу и у участников ДТП нет разногласий по поводу того, кто виноват в причинении вреда. Однако даже в таком случае оба водителя должны вначале зафиксировать положение автомобилей, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи (п. 2.6.1 ПДД), а затем обязаны оформить документы на ближайшем посту ДПС или в подразделении полиции.

Как получить страховку

Итак, если лобовое стекло разбито камнем, а у вас только полис ОСАГО, то страховая компания в большинстве случаев вам не поможет, так как виновник, скорее всего, скрылся (или просто банально не понял, что повредил ваш автомобиль), к тому же нет никаких доказательств его вины. А вот если в стекло попал иной предмет, например, лопата, оставленная на дороге ремонтниками, то к ним можно предъявить гражданский иск. Если авария случилась в результате нарушения ПДД, допущенного другим водителем, то ему придется возместить ущерб.

Если же у вас имеется добровольная страховка (каско), то поменять стекло вам обязаны за счет страховой компании. Прибывшие сотрудники ГИБДД оформят ДТП и выдадут вам следующие документы: справку, копию протокола и постановление по делу. После чего вам необходимо будет явиться с комплектом документов в страховую компанию и написать заявление о страховом случае. К заявлению надо приложить талон-уведомление — его вам выдадут в день подачи заявления в полиции (даже если это произошло ночью), справку по форме ФЗ и постановление о возбуждении или об отказе возбуждения уголовного дела.

В некоторых страховых компаниях лобовые стекла меняются без справок (при страховании «полное каско»). Иногда в договоре страхования предусматривается, что без справок можно обращаться в случае повреждения стеклянных элементов, одного кузовного элемента, бамперов, если ущерб не превышает оговоренную страховым договором сумму. Причем стеклянные элементы могут заменяться неоднократно. В таких случаях перечень предоставляемых документов должен быть оговорен в договоре и правилах страхования. Обычно это паспорт, полис, СТС и водительское удостоверение.

Экзамены в автошколах скоро будут принимать роботы

Экспериментальная программа в сфере подготовки водителей стартовала на Форуме стратегических инициатив в Москве 22 июля.

Первыми к проекту по модернизации автошкол подключились Москва, Санкт-Петербург, Свердловская и Рязанская области. Проект реализует компания «Эйдос-Инновации» в партнерстве с КАМАЗом и ДОСААФ России.

Водители будут обучаться на современном тренажерном комплексе, который является прототипом автомобилей категорий «В» и «С» с высоким уровнем воспроизведения условий и обстоятельств реальной практики вождения. Контролировать эффективность подготовки водителей будет телематическая система мониторинга. Она фиксирует время практических занятий, достижения и ошибки каждого отдельного ученика, что позволяет скорректировать программу обучения под индивидуальные особенности вождения.

Компания «Эйдос» производит тренажеры-симуляторы: автотренжеры, медицинские тренажеры, тренажеры судовождения, авиатренжеры, а также интерактивные комплексы подготовки специалистов в различных областях человеческой деятельности. Вся продукция разработана на основе последних мировых достижений в сфере систем виртуальной реальности и автоматики. Политика компании направлена на повышение эффективности подготовки специалистов на симуляторах. Достигается она за счет максимального приближения имитируемой и виртуальной обстановки к реальности, а также проработанной и детализированной методики обучения.

Особенности тренажеров Автотренер

- *Место водителя и органы управления полностью соответствуют реальному автомобилю.*
- *Правильные навыки вождения. Не требуется «переобучать» после тренажера.*
- *Система визуализации во всех комплектациях исключает мертвую зону обзора во время вождения.*
- *Фиксация нарушений всех пунктов ПДД и методика обучения согласно ГИБДД.*
- *Тренажер «сложнее» реального автомобиля. «Пересаживаться» с тренажера на реальный автомобиль оказывается эффективнее.*
- *Воспитание «аккуратного» вождения. Методика многократного повторения правильных действий.*
- *Отработка аварийных ситуаций. Особое внимание уделено реализации гололеда (причина увеличения риска аварии на 42%).*
- *Плотный поток транспорта, пробки.*
- *Сложные дорожные ситуации, сложные перекрестки, развязки и т.д.*
- *Детально проработанная математическая модель автомобилей АвтоВаз, КАМАЗ.*
- *Упражнения на сложное маневрирование и чувство габарита, серпантин, сужения, 180-градусные повороты и т.д.*
- *Фиксация всех видов ошибок как на стандартном автодроме, так и на автоматизированном.*
- *Ведение статистики и наблюдение за динамикой обучения.*

Динамический тренажер вождения шасси КАМАЗ

Автотренажер предназначен для обучения водителей шасси КАМАЗ с целью формирования и поддержания у них устойчивых навыков вождения в различных ландшафтных, дорожных и погодных условиях, а также в условиях плотного городского движения.

До 50% времени практики вождения на закрытой площадке планируется заменить обучением на тренажерах. Впоследствии учебные тренажеры могут станут средством приема теоретического экзамена, когда ученику необходимо будет не ответить на вопрос, а в дополненной реальности совершить тот или иной маневр, а беспристрастный робот оценит его правильность.—

«Проект позволит повысить уровень подготовки водителей, дав им возможность попробовать себя на тренажерах даже в экстремальной, аварийной ситуации. В итоге это повлияет на уровень их стрессоустойчивости и ответственности, что поможет сделать наши дороги более безопасными»,— добавила директор направления «Социальные проекты» АСИ Светлана Чупшева.

«Повышение безопасности на дорогах, это социальная ответственность автопроизводителей, именно поэтому наша компания принимает активное участие в проекте»,— пояснил заместитель генерального директора ПАО «КАМАЗ» Александр Ушенин.

Автошколы могут сэкономить на подготовке каждого ученика до 10 тысяч рублей.

По словам представителей ДОСААФ, обучение по экспериментальным программам позволит не только повысить качество подготовки водителей, но и снизить себестоимость учебного процесса на 30–50%.

«Роботизированные учебные комплексы, на которых будет проходить начальное обучение вождению в объеме 28 часов, позволит сэкономить на подготовке водителя не менее 4 тыс. рублей на топливе, 4 тыс. рублей на оплате труда инструкторов и 2 тыс. рублей на амортизацию и общехозяйственные расходы, что даёт итоговую экономию не менее 10 тыс. рублей. Таким образом, при обучении 5 тыс. курсантов общая экономия составит 50 млн. рублей»,— пояснил лидер проекта «Модернизация автошкол ДОСААФ России» Рамиль Гайнутдинов.

Как подготовить видеозапись в качестве доказательства в суде

Вступили в законную силу поправки в Кодекс об административных правонарушениях, обязывающие судей принимать в качестве доказательства видеозаписи с обычного автомобильного регистратора. Однако радоваться этому могут только те автомобилисты, которые в состоянии грамотно подготовить запись с видеорегистратора для передачи в суд.

Видеозапись может оказать существенную помощь при анализе дорожного происшествия. Видео может пригодиться и в том случае, если вас необоснованно обвинили в нарушении ПДД. Причем предоставить такие доказательства можно вначале сотрудникам группы разбора ГИБДД. Именно они могут без долгого разбирательства и экспертизы определить истинного виновника ДТП. Но для того, чтобы приобщить имеющийся у вас материал к протоколу осмотра места дорожного происшествия, недостаточно просто вынуть из регистратора флешку.

Сделайте дополнительные кадры

Эксперты советуют провести съемку места ДТП с разных ракурсов. Также желательно снять и участок дороги, где вас остановил инспектор. Для этого необходимо достать видеорегистратор и, не выключая прибор, зафиксировать расположение вашего и других автомобилей, их номера, дорожные знаки и разметку, препятствия, тормозной путь.

Если вас остановили сотрудники ГИБДД, их тоже можно запечатлеть на камеру. При ДТП всех его участников и очевидцев, которые могут быть вызваны в качестве свидетелей, тоже рекомендуется «поймать» в объектив.

Передавать флешку инспекторам юристы не советуют. Оригинальная запись может пропасть или оказаться испорченной, а копию вы уже не сделаете. Поэтому отснятые вами материалы следует как можно скорее перезаписать на иной информационный носитель, причем желательно сделать несколько копий. Это может быть компакт-диск, флеш-накопитель и т.д. При перезаписи ни в коем случае не следует делать «купюр», то есть монтировать файлы — обрезать с начала и конца, кадрировать изображение, накладывать фильтры или надписи... В противном случае запись могут не признать допустимым доказательством.

Лишних копий не бывает

Носитель, который вы собираетесь передать в ГИБДД или судье, следует пометить. На диске указать свою фамилию, дату и расписаться. А небольшой флеш-накопитель можно поместить в конверт, на котором также написать, что именно находится в конверте, кто и когда его запечатал.

В ходатайстве о приобщении видеозаписи к материалам дела нужно указать, когда, кем, при каких обстоятельствах и с помощью какого оборудования была сделана данная видеозапись.

Итак, **одну копию вы передаете в группу разбора, а вторую приберегаете для суда**. Причем ходатайство приложить запись в качестве доказательства к материалам дела лучше подавать как можно раньше, еще на стадии подачи иска или в первый день судебного разбирательства.

В судебной практике известны примеры, когда запись не принималась именно из-за ее давности, однако есть основания надеяться, что внесенные в КоАП поправки в дальнейшем не позволят судьям принимать такие решения.

Подавая в суд ходатайство о приобщении видеозаписи к материалам дела и о ее просмотре, вы вправе пояснить, какие именно подлежащие установлению обстоятельства дела содержит представленный вами носитель информации. Количество дополнительных копий, которые желательно иметь в суде, может соответствовать числу сторон в деле.

Что написано пером...

В ряде публикаций эксперты предупреждают, что в суде может не оказаться технических средств для просмотра записи, и предлагают принести с собой необходимую аппаратуру. Можно поступить и так. Но тогда следует предварительно выяснить, нужно ли вам заранее написать заявление на пронос техники.

К тому же времена меняются. Чем лучше оснащаются суды, тем реже им требуется ваша техника. К тому же диск или обычную флешку можно просмотреть на любом компьютере. Но до сих пор существует вероятность отказа технического средства «прочитать» файл в предоставленном вами формате. На этот случай можно сделать копии в разных форматах.

Ходатайство о просмотре видео необходимо подавать в письменной форме. В таком случае судья вряд ли откажет вам в изучении записи. А если все-таки откажет, то в материалах дела останется ваше письменное ходатайство, на которое можно сослаться в вышестоящей инстанции.

При подаче апелляции обязательно укажите, что судом первой инстанции ваше право на предоставление доказательств нарушено (со ссылкой на п. 1 ст. 25.1 КоАП). Изучите также мотивированное определение, которое обязан вынести судья. Само по себе это определение обжалованию не подлежит, но в жалобе на постановление суда можно оспаривать в том числе и мотивы отказа приобщить запись к материалам дела.

Как правильно тормозить: в городе, на трассе и даже в скоростном повороте?

Казалось бы, нет ничего мудреного в том, чтобы давить на педаль тормоза, тем более если у машины есть АБС и ESP. Нажал — остановился. Вроде бы все элементарно. Но почему тогда каждый день мы читаем в сводках ДТП об очередном «паровозике» на светофоре, и на выходных какие-нибудь дачники обязательно вылетают с трассы прямо в кювет или под встречную фуру?

Как выясняется, правильно рассчитывать дистанцию и дозировать усилие на педали — не так уж просто.

Как вообще правильно замедляться?

Сразу начнем с конкретных практических советов. Если машина оборудована механической коробкой, то при плавном замедлении перед светофором мы можем помочь себе, если не будем выключать сцепление. Автомобиль будет замедляться эффектом «торможения двигателем». На современных моторах (особенно малообъемных и турбированных) он уже не так заметен, как на старых, но тем не менее.

Правда, переключаться «вниз» перед светофором советовать не буду. Толку от этого мало, а вот дополнительная нагрузка на синхронизаторы есть. Эта техника работает только на затяжных спусках за городом.

Рациональное использование эффекта замедления двигателем позволит, к тому же, пусть немного, но экономить на топливе, тормозных колодках и дисках. Учитывая, что в день мы совершаем десятки, а то и сотни торможений, экономия получится неплохой.

С АКПП этот совет неприменим — если у вас гидромеханика, то вам разомкнуть сцепление и не удастся, а если робот, то он, наоборот, будет принудительно отключать сцепление — таков уж алгоритм.

Сам способ торможения можно описать так. Начинаем снижать скорость, создаем плавное усилие на педали и гасим основную скорость таким образом, чтобы ближе к месту остановки педаль приотпускать и докатываться на минимальной скорости. А не дожимать, как делают многие, в результате чего перед остановкой машина «клюет» носом. Водители-профессионалы вырабатывают в себе привычку работать педалью тормоза так точно, что машина останавливается даже без малейшего «клевка». Попробуйте это сделать, с первого раза наверняка не получится!

А зачем это вообще нужно? В первую очередь, конечно, ради комфорта пассажиров. Водители привыкают и не замечают этих постоянных дерганий автомобиля при полной остановке, а вот пассажиров от этого укачивает. Но есть и «вторая очередь». Заранее гася скорость, вы оставляете себе место для исправления ошибки прогнозирования дорожной обстановки.

Например, дорогая сухая, а перед самым перекрестком — лужа, к тому же заледеневшая. Если вы привыкли тормозить резко и с «клевком», то у вас просто не останется возможности остановиться там, где намечено. И можно считать, что повезло, если вы в такой ситуации врезались в зад автомобилю, а не вылетели на «зебру», по которой идут люди.

Вообще, в целом, очень полезно иметь время на реагирование при подъезде к перекрестку. Помимо заледеневшей лужи, внезапным препятствием может быть пешеход, собака или решивший перестроиться автомобиль.

А ведь кроме препятствий спереди бывают еще и не в меру скоростные автомобили сзади! Тормозя заранее плавно и контролируя ситуацию за кормой по зеркалам, вы в разы снижаете риск того, что вам придется узнавать стоимость заднего бампера, крышки багажника и фонарей.

Немного о дистанции и тормозном пути

На первый взгляд, все элементарно. Дистанция должна быть такая, чтобы вы успели затормозить при возникновении какой-нибудь нештатной ситуации. А как понять, сколько секунд времени и метров расстояния потребуется для остановки? Для этого всем без исключения рекомендуется провести простой эксперимент: затормозить до полной остановки, причем не плавно, а экстренно. Если у машины есть АБС, то она должна сработать.

Лучше вообще проводить такие эксперименты регулярно: на сухом асфальте, на мокром, на льду, на снегу... Так у вас появятся практические знания о том, как далеко может уехать ваш автомобиль с нажатой педалью тормоза «в пол». Результаты, по опыту, могут оказаться удивительными.

Но помимо всего прочего, неплохо бы знать и немного теории. Во-первых, тормозной путь определяется законодательно. Согласно стандарту, с 80 км/час тормозной путь должен составлять не более 36 метров. Также немного физики: если скорость увеличивается в два раза, то тормозной путь увеличивается уже в четыре, пропорционально квадрату скорости. Учитывайте этот фактор, если любите превышать скорость.

Поскольку любой автомобиль проходит в России обязательную сертификацию, то при условии полностью исправной тормозной системы (что, кстати, бывает не всегда), скорее всего, ваш тормозной путь с 80 км/ч действительно не должен превысить 36 метров. Но много ли вам дают эти цифры? Вряд ли. Поэтому на практике тормозной путь нужно мерить не в метрах, а именно в секундах. Количество метров посчитать на глаз нереально, а вот засечь время может каждый.

И прежде чем я перейду к своим выводам относительно безопасной дистанции, еще чуть-чуть теории. Общее время, затрачиваемое на процесс торможения, складывается из нескольких величин. Во-первых, это время реакции водителя — оно зависит от возраста, усталости, эмоционального состояния, концентрации внимания и, наконец, навыка. Во-вторых, это время срабатывания тормозного привода — как правило, гидравлического. В-третьих, до того, как тормоза начнут работать с максимальным усилием, оно должно постепенно вырасти.

По моему личному опыту, реакция водителя — это до 1,5 секунды, а тормоза схватывают примерно за 0,5 секунды. Плюс у вас должен обязательно быть запас, хотя бы 1 секунда. Суммарно получается 3 секунды — именно такой должна быть ваша безопасная дистанция, определенная мной практическим способом. А как ее измерить?

Есть несложный метод. Двигаясь в потоке, выберите какой-нибудь неподвижный объект: дерево, столб, крышку люка или разметку, например. Зафиксируйте момент, когда идущий впереди вас автомобиль поравняется с этим объектом задним бампером. С этого момента начинайте считать в уме: 221... 222... 223... Да-да, именно так, потому что «1, 2, 3» можно сказать очень быстро. На счет «223», не ранее, вы должны поравняться с объектом своим передним бампером. Несколько раз выполняйте такой несложный «тест» и со временем вы научитесь держать трехсекундную дистанцию автоматически.

Здесь можно возразить, что если тормоза полностью исправны, а с реакцией порядок, то секунда запаса ни к чему — хватит и двухсекундной реакции. Ведь если держать перед собой слишком много места, туда обязательно кто-нибудь встроится! Не исключено, но стоит ли рисковать? Не забывайте о вероятности того, что перед вами окажется машина с более мощными тормозами. Скажем, грузовики без груза — они останавливаются намного быстрее, чем «легковушки».

А какую дистанцию держать при остановке на светофоре? Чтобы иметь возможность объехать машину, не бояться ее отката назад и не лезть в «личное пространство», необходимо «оставлять колеса на капоте». То есть, сидя за рулем, вы должны видеть задние колеса впередистоящего автомобиля.

Торможение в повороте

Это, пожалуй, один из самых спорных вопросов, дискуссии о котором не утихают уже давно. Попробуем разобраться, можно ли все-таки тормозить в повороте или не стоит.

Для начала стоит понять, что для каждого конкретного автомобиля и поворота есть максимальная скорость, на которой машина сможет повернуть на заданный рулем угол и не вылететь с траектории. Эта скорость зависит от массы факторов. Про конструкцию подвески уже, наверное, знает каждый. Все читали тест-драйвы, все слышали о том, что «с многорычажкой рулится», а «с упругой балкой не рулится». Это, в принципе, правда, но конфигурация ходовой — не единственный фактор. Также важна

степень износа подвески и шин, степень загрузки, тип покрытия и даже его температура. Все непросто, как видите.

Общеизвестно, что снижение скорости на дуге поворота нежелательно и может привести к непредсказуемым последствиям: неуправляемому или ритмическому заносу, выбросу автомобиля в кювет или на встречную полосу. Это, опять-таки, чистая правда. Однако бывают ситуации, когда приходится идти на риск.

Например, если превышена критическая скорость прохождения поворота, то практически никаким образом невозможно противодействовать центробежной силе, и автомобиль будет выброшен с проезжей части, если не применить торможение на дуге поворота. Другой вопрос, что тормозить можно по-разному.

Торможение на дуге — достаточно сложная операция, и стандартные способы в этом случае не обеспечивают безопасность. Дело в том, что при повороте наружные колеса загружены, а внутренние — разгружены, и при тормозных усилиях последние легко блокируются.

При блокировке переднего колеса происходит потеря управляемости автомобиля, машина перестает реагировать на манипуляции рулевым колесом, начинается снос передних колес, а траектория движения выпрямляется — прямым ходом авто отправится либо на встречную полосу, либо в кювет, в зависимости от направления поворота.

При блокировке заднего колеса тоже не происходит ничего хорошего: немедленно начинается занос и вращение автомобиля. Ну а если резким тормозным усилием ухитриться заблокировать все колеса одновременно, то происходит снос всех колес и автомобиль, опять-таки, неконтролируемо двинется по прямой к наружной стороне дороги навстречу канаве, тротуару или движущемуся автомобилю.

Итак, мы уже поняли, как нельзя тормозить. А как можно? Очевидно, что при торможении на дуге поворота необходимо полностью исключить блокирование колес автомобиля. Так что о различных интенсивных методах торможения можно забыть, на дуге поворота можно осуществлять только осторожную остановку. Вот, кстати, где пригодятся навыки точного дозирования усилия на педали, о котором мы говорили в самом начале статьи.

Законы физики мы, безусловно, отменить не можем. Да, современные автомобили обладают хорошими тормозными механизмами, а системы курсовой устойчивости и АБС с регулировкой тормозного усилия на каждом конкретном колесе помогают замедляться и рулить. Целиком или вообще убрать все риски нельзя, зато можно снизить тяжесть последствий. Поэтому еще раз: на современном автомобиле в случае перебора скорости тормозим и рулим одновременно! Только аккуратно.

Каким может быть итоговый вывод? Как ни странно, довольно скучный и банальный. Не превышайте скорость. А чтобы увереннее чувствовать себя на загородной извилистой дороге, где 60 км/ч не поедешь, желательно более-менее представлять себе ту самую предельную безопасную скорость, с которой можно проходить поворот без риска спрямления траектории. Поэтому если в вашем городе есть автодром, то настоятельно рекомендую доехать туда, даже если у вас не «горячий хэтч», а волне «травоядный» кроссовер.

Весь автопарк России

На 1 января 2016 года
автопарк России составляет 40 млн. 900 тысяч легковушек.

Средний возраст автомобилей — 12 лет и 6 месяцев, причём почти треть (32%) машин — старше 15 лет.

Доля иномарок превышает половину парка — 58%.

Каждый пятый автомобиль — это внедорожник или кроссовер (20%).

Чуть более четверти парка (28%) — техника, отвечающая нормам Евро-4, а 4,5% — это дизельный транспорт.

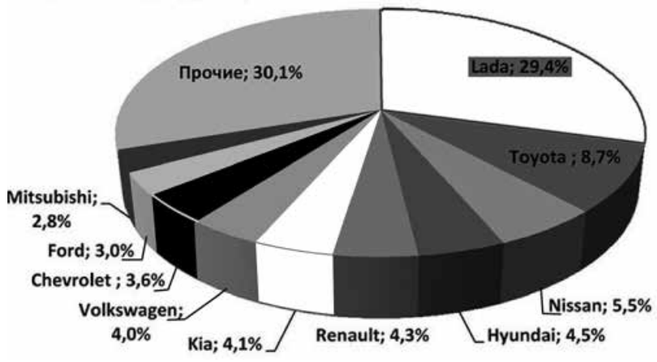
В стране имеются девять регионов, в которых зарегистрированы более одного миллиона автомобилей.

Это, прежде всего это
- Москва (3,79 млн.),
- Московская область (2,52 млн.),
- Санкт-Петербург (1,63 млн.).

Более миллиона легковых автомобилей также числятся на территории
- Краснодарского края,
- Ростовской области,
- Свердловской области,
- Татарстана,
- Башкортостана,
- Челябинской области.

Что касается структуры парка легковых автомобилей по маркам, то лишь 11 брендов перешагнули заветную отметку в 1 миллион машин: прежде всего,это Lada (13,8 млн.) и Toyota (3,54 млн., большая часть которых зарегистрирована за Уралом). Также группу лидеров пополнили Nissan, Hyundai, Chevrolet, Renault, Volkswagen, KIA, Ford, Mitsubishi и ГАЗ.

Марочная структура парка легковых автомобилей в России в 2019 году.



Электронный ПТС - Вопросы и ответы.

Рассмотрим нормативный правовой документ — Решение коллегии евразийской экономической комиссии «Об утверждении Порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники». Данный документ действует с 28 октября 2015 года, т.е. начиная с этой даты в России паспорта транспортных средств могут оформляться в электронном виде.

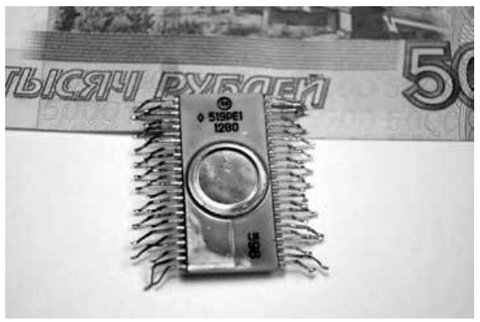
Отмена бумажных паспортов транспортных средств с 1 июля 2016 года

В первую очередь рассмотрим подпункт а пункта 2 Решения коллегии евразийской экономической комиссии:

2. Установить, что:

а) до 1 июля 2016 г. допускается оформление паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств) по форме и в соответствии с правилами, которые установлены законодательством государства — члена Евразийского экономического союза (далее — государство-член);

Из этого пункта следует, что начиная с 1 июля 2016 года ПТС будут оформляться только в электронном виде. Т.е. все новые автомобили будут иметь электронный паспорт, бумажные документы выдаваться не будут.



Замена бумажного ПТС на электронный

Замена бумажных ПТС на электронные регламентирована подпунктом:

г) замена паспортов транспортных средств и паспортов самоходных машин и других видов техники, оформленных до вступления в силу настоящего Решения, а также в соответствии с подпунктами «а» — «в» настоящего пункта на электронные паспорта транспортных средств и электронные паспорта самоходных машин и других видов техники осуществляется по заявлению собственника транспортного средства (самоходной машины и другого вида техники);

При желании любой собственник автомобиля может поменять бумажный паспорт транспортного средства на электронный.

При этом многих водителей волнует следующий вопрос. Обязательно ли менять бумажный ПТС на электронный? Нормативные документы не требуют обязательного получения электронного ПТС. Поэтому бумажный вариант может использоваться до тех пор, пока в нем не закончится место для новых собственников.

Одновременное использование электронного и бумажного ПТС

Обратите внимание, у автомобиля не может быть одновременно бумажного и электронного ПТС:

д) не допускается одновременное оформление электронного паспорта и паспорта на бумажном носителе на 1 транспортное средство (шасси транспортного средства), самоходную машину и другой вид техники.

Что представляет собой электронный ПТС?

Электронный ПТС представляет собой запись в базе данных, которая содержит информацию об автомобиле, а также о его владельцах. Полный перечень информации, содержащейся в эПТС, приведен в Приложении 3 к Порядку функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных сердств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники.

При желании Вы можете изучить перечень информации, которая должна содержаться в электронном ПТС. Для сравнения предлагаю Вам взять в руки обычный ПТС. Вы заметите, что бумажный паспорт содержит гораздо меньше данных.

При этом после оформления электронного ПТС собственник автомобиля получает выписку, которую может распечатать. Эта выписка и будет аналогом бумажного ПТС. При этом выписка содержит только часть информации из электронного ПТС. Содержание выписки приведено в Приложении 1.

Обратите внимание, выписка из электронного ПТС содержит лишь небольшой объем информации. Например, в отличие от бумажного ПТС в выписке не указывается собственник и изготовитель транспортного средства. С другой стороны электронные ПТС кроме категорий водительского удостоверения будут содержать также и категорию транспортного средства из технического регламента.

Так что введение электронных ПТС поможет решить проблему определения категории транспортного средства в спорных случаях. Дело в том, что некоторые иностранные автомобили могут быть отнесены в России как к автобусам, так и к грузовикам. При этом на практике сотрудники государственных органов обычно относят автомобиль к той группе, где платежи в пользу бюджета (таможенные, налоги и т.п.) больше. Введение новой формы ПТС позволит однозначно отнести транспортное средство к той или иной категории.

Кто может получить информацию из электронного ПТС

Пункт 12 Порядка функционирования систем электронных ПТС содержит информацию о том, кто может на бесплатной основе получить информацию из электронного паспорта. Рассмотрим подпункты г и д, относящиеся к обычным водителям:

12. Участникам систем электронных паспортов для использования исключительно в собственных нуждах и (или) для реализации задач, возложенных на них в соответствии с настоящим Порядком и (или) законодательством государства-члена, без взимания платы предоставляются по запросам следующие сведения:

. . . г) собственнику транспортного средства (шасси, машины) — сведения в объеме, предусмотренном приложениями № 1 и №2 к настоящему Порядку;

д) иным лицам — сведения о статусе электронного паспорта по запросу, содержащему:

идентификационный номер (VIN) транспортного средства (шасси), номер шасси (рамы) или номер кузова (кабины, прицепа) — для транспортного средства (шасси);

идентификационный номер машины или номер кузова (кабины, прицепа) — для машины.

Рассмотрим данный пункт с точки зрения оформления сделки купли-продажи автомобиля.

Потенциальный покупатель по VIN-номеру автомобиля может получить только инфор-

мацию о статусе электронного ПТС. Т.е. покупатель может узнать, что ПТС находится в одном из следующих статусов:

- незавершенный;
- действующий;
- погашенный;
- аннулированный;
- утилизированный.

При покупке автомобиля с электронным ПТС я рекомендую покупателю провести проверку статуса документа. Правильное значение в данном случае — «действующий». Если ПТС находится в другом статусе, от покупки автомобиля лучше воздержаться.

Кроме статуса покупатель не может получить никакой дополнительной информации из электронного ПТС. Т.е. фактически покупатель не имеет подтверждения того, кому фактически принадлежит транспортное средство.

Тем не менее продавец может подтвердить, что он является владельцем транспортного средства. Для этого он должен сделать запрос на получение выписки из электронного ПТС. Эта информация выдается только владельцу автомобиля. Поэтому ее наличие может служить гарантией того, что машину продает именно ее текущий собственник.

Кроме того, покупатель может получить доступ к информации на платной основе: *13.*

Участникам систем электронных паспортов на договорной основе предоставляется доступ к сведениям, содержащимся в электронных паспортах, и к сервисам систем электронных паспортов в объеме, порядке и на условиях, которые определяются администратором, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 12 настоящего Порядка.

Преимущества электронного ПТС

Важное преимущество электронного ПТС — это практически неограниченное количество информации, которое может содержаться в документе. В электронном ПТС не может закончиться место для записи собственников, поэтому его никогда не придется менять.

Кроме того, ПТС в электронном виде может храниться неограниченно долго и не может испортиться от времени или от внешних воздействий.

Вопросы, которые вызывает введение электронного ПТС

Тем не менее введение электронных ПТС вызывает некоторые вопросы:

1. Сложность оформления сделок купли-продажи. Непонятно, как продавец может вписать нового покупателя в ПТС, ведь доступа к базе данных он не имеет. Остается лишь оформить договор купли-продажи.

2. Покупка автомобилей в кредит. Раньше ПТС оставался в залоге у банке до погашения кредита. Электронный ПТС забрать невозможно, т.к. он хранится в государственной базе данных.

Подводя итоги данной статьи хочу отметить, что электронные ПТС в итоге сделают жизнь автовладельцев удобнее. Однако в первые несколько лет многие водители будут сталкиваться с разнообразными техническими трудностями, поэтому не рекомендуется спешить с заменой бумажного ПТС на электронный.

Об утверждении порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств)и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники

КОЛЛЕГИЯ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ РЕШЕНИЕ
от 22 сентября 2015 г. N 122

В соответствии с абзацем первым статьи 3 Соглашения о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов от 15 августа 2014 года Коллегия Евразийской экономической комиссии решила:

Утвердить прилагаемый Порядок функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники.

Установить, что:

а) до 1 июля 2016 г. допускается оформление паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств) по форме и в соответствии с правилами, которые установлены законодательством государства — члена Евразийского экономического союза (далее — государство-член);

б) до 1 января 2016 г. допускается оформление паспортов самоходных машин и других видов техники по форме и в соответствии с правилами, которые установлены законодательством государства-члена;

в) до 15 марта 2017 г. допускается оформление паспортов самоходных машин и других видов техники в соответствии с единой формой паспорта самоходной машины и других видов техники и Порядком ее заполнения, утвержденными Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 18 августа 2015 г. N 100;

г) замена паспортов транспортных средств и паспортов самоходных машин и других видов техники, оформленных до вступления в силу настоящего Решения, а также в соответствии с подпунктами «а» — «в» настоящего пункта на электронные паспорта транспортных средств и электронные паспорта самоходных машин и других видов техники осуществляется по заявлению собственника транспортного средства (самоходной машины и другого вида техники);

д) не допускается одновременное оформление электронного паспорта и паспорта на бумажном носителе на 1 транспортное средство (шасси транспортного средства), самоходную машину и другой вид техники.

Установить, что законодательством государств-членов определяются:

а) срок присвоения уникального номера электронного паспорта, не превышающий 24 часов после заполнения всех полей разделов электронного паспорта уполномоченным органом (организацией) или организацией-изготовителем, включенными в единый реестр уполномоченных органов (организаций) государств — членов Евразийского экономического союза и организаций — изготовителей транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники, осуществляющих оформление паспортов (электронных паспортов) транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники, и подтверждения сведений, содержащихся в электронном паспорте, посредством применения электронной цифровой подписи (электронной подписи);

б) срок направления заявлений о внесении изменений в электронные паспорта администратору систем электронных паспортов органами государств-членов, осуществляющими регистрационные действия в отношении транспортных средств, самоходных машин и других видов техники, не превышающий 24 часов; в) необходимость наличия электронных паспортов со статусом «действующий» в системах электронных паспортов для осуществления регистрационных действий в отношении транспортных средств,

самоходных машин и других видов техники, на которые оформлены эти электронные паспорта.

Настоящее Решение вступает в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования.

Председатель Коллегии Евразийской экономической комиссии
В. ХРИСТЕНКО

Утвержден Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 сентября 2015 г. N 122

ПОРЯДОК ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМ ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТОВ ШАССИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ) И ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТОВ САМОХОДНЫХ МАШИН И ДРУГИХ ВИДОВ ТЕХНИКИ

I. Общие положения

1. Настоящий Порядок разработан в соответствии со статьей 3 Соглашения о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов от 15 августа 2014 года (далее — Соглашение) и определяет правила функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники (далее — электронные паспорта) государств — членов Евразийского экономического союза (далее соответственно — государства-члены, Союз).

2. Понятия, используемые в настоящем Порядке, применяются в значениях, определенных статьей 2 Соглашения.

3. Электронные паспорта оформляются в системах электронных паспортов на принадлежащие юридическим и физическим лицам государств-членов, юридическим и физическим лицам государств, не являющихся членами Союза, а также физическим лицам без гражданства:

а) транспортные средства, предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования, подлежащие государственной регистрации;

б) шасси транспортных средств (далее — шасси);

в) самоходные машины и другие виды техники (далее — машины), подлежащие государственной регистрации.

4. Участниками систем электронных паспортов являются:

а) администратор систем электронных паспортов (далее — администратор);

б) организации — изготовители транспортных средств (шасси, машин), включенные в единый реестр уполномоченных органов (организаций) государств — членов Евразийского экономического союза и организаций — изготовителей транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники, осуществляющих оформление паспортов (электронных паспортов) транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники (далее соответственно — организации-изготовители, единый реестр);

в) органы (организации) государства-члена, уполномоченные на оформление паспортов (электронных паспортов) транспортных средств (шасси, машин), включенные в единый реестр (далее — уполномоченные органы (организации));

г) Евразийская экономическая комиссия;

д) органы государственной власти государств-членов, в том числе:

органы, осуществляющие государственную регистрацию транспортных средств (машин) (далее — органы регистрации);

таможенные органы;

правоохранительные органы;

налоговые органы;

е) собственник транспортного средства (шасси, машины);

ж) иные лица, заинтересованные в получении (направлении) сведений, содержащихся в электронных паспортах.

5. Электронные паспорта оформляются в системах электронных паспортов:

а) организацией-изготовителем — в отношении транспортных средств (шасси, машин), изготовленных этой организацией-изготовителем с даты начала применения электронных паспортов;

б) уполномоченным органом (организацией) — в отношении:

единичных транспортных средств;

транспортных средств (шасси, машин), ввозимых на таможенную территорию Союза физическим или юридическим лицом на срок более 12 месяцев подряд;

транспортных средств (шасси, машин), обращенных в собственность государства-члена в порядке, установленном законодательством государства-члена;

транспортных средств (шасси, машин), ввозимых на таможенную территорию Союза, на которые обращено взыскание;

транспортных средств (шасси, машин), изготовленных на таможенной территории Союза организацией-изготовителем, не включенной в единый реестр, — в случаях, установленных законодательством государства-члена;

транспортных средств (шасси, машин), выпущенных в обращение до даты начала применения электронных паспортов.

6. Электронному паспорту в процессе его оформления, заполнения и внесения в него изменений присваивается в системах электронных паспортов один из следующих статусов:

а) «незавершенный» — присваивается автоматически после присвоения уникального номера электронного паспорта и предусматривает заполнение уполномоченным органом (организацией) или организацией-изготовителем всех полей, предложенных для заполнения, с учетом особенностей объекта оформления электронного паспорта в соответствии с разделом II настоящего Порядка. Статус не присваивается в случае выполнения условий присвоения статуса «действующий»;

б) «действующий» — присваивается автоматически после присвоения уникального номера электронного паспорта и поступления сведений о выпуске товара (в случае ввоза) и об уплате утилизационного или иного аналогичного сбора (далее утилизационный сбор) в соответствии с законодательством государства-члена в случае, предусмотренном законодательством этого государства-члена;

в) «погашенный» — присваивается автоматически в отношении электронного паспорта со статусом «действующий» после поступления сведений об изготовлении конечного транспортного средства (шасси, машины) на базе другого транспортного средства (шасси, машины) и оформлении электронного паспорта конечного транспортного средства (шасси, машины). Статус присваивается на основании сведений организации-изготовителя конечного транспортного средства (шасси, машины) при завершении оформления электронного паспорта путем введения уникального номера электронного паспорта и идентификационного (заводского) номера транспортного средства (шасси) либо идентификационного номера машины (VIN или PIN) или заводского номера машины (далее — идентификационный номер машины). Внесение изменений в электронный паспорт со статусом «погашенный» не допускается.

Изменение статуса «погашенный» на иной осуществляется администратором на основании сведений, представленных организацией-изготовителем, послуживших основанием для присвоения статуса «погашенный». Электронный паспорт со статусом «погашенный» не может служить основанием для оформления другого электронного паспорта;

г) «аннулированный» — присваивается электронному паспорту, в отношении которого администратором проведено аннулирование на основании:

уведомления органа государственной власти государства-члена о признании документа, подтверждающего соответствие транспортного средства (шасси, машины) обязательным требованиям безопасности, недействующим;

сведений органа регистрации о снятии транспортного средства (машины) с регистрационного учета в связи с вывозом с таможенной территории Союза или об аннулировании государственного регистрационного учета в связи с обнаружением признаков сокрытия, подделки, изменения, уничтожения идентификационного (заводского) номера транспортного средства (шасси) или идентификационного номера машины, нанесенного на транспортное средство (шасси, машину);

сведений таможенных органов государств-членов о таможенных документах и ограничениях, в соответствии с которыми не выполняются условия статуса «действующий»;

сведений органов (организаций) государств-членов, уполномоченных на взимание утилизационного сбора, в соответствии с которыми не выполняются условия статуса «действующий»;

сведений уполномоченного органа (организации) или организации-изготовителя о несоответствии года изготовления, сведений об идентификационном (заводском) номере транспортного средства (шасси) или идентификационном номере машины и (или) о документе, подтверждающем соответствие транспортного средства (шасси, машины) обязательным требованиям безопасности.

Изменение статуса «аннулированный» на иной осуществляется в случае устранения причин, послуживших основанием для присвоения электронному паспорту статуса «аннулированный»;

д) «утилизированный» присваивается автоматически в отношении электронного паспорта со статусом «действующий» после поступления от органов регистрации и (или) специализированных организаций, определенных в соответствии с законодательством государств-членов, сведений об утилизации транспортного средства (шасси, машины).

7. В рамках систем электронных паспортов осуществляется:

а) оформление электронного паспорта;

б) внесение изменений в электронный паспорт;

в) предоставление администратором дополнительных услуг, перечень, порядок предоставления и размер оплаты которых определяются администратором.

8. Оплата услуг, предоставляемых уполномоченными органами (организациями) и администратором в системах электронных паспортов при выполнении действий, указанных в подпунктах «а» и «б» пункта 7 настоящего Порядка, осуществляется в порядке и размерах, определяемых законодательством государства-члена.

9. После завершения оформления электронного паспорта в рамках систем электронных паспортов собственнику транспортного средства (шасси, машины) направляются в виде выписки из электронного паспорта сведения по перечням согласно приложениям N 1 и 2 соответственно с возможностью последующей распечатки указанной выписки.

10. Электронный паспорт транспортного средства содержит сведения по перечню согласно приложению N 3, электронный паспорт шасси — согласно приложению N 4 и электронный паспорт машины — согласно приложению N 5.

В электронный паспорт транспортного средства (шасси, машины) могут включаться иные сведения, носящие информационный характер, в случае, если это предусмотрено законодательством государства-члена, на территории которого выпускается в обращение и (или) зарегистрировано транспортное средство (шасси, машина).

11. Порядок и размер оплаты дополнительных услуг, предусмо-

тренных подпунктом «в» пункта 7 настоящего Порядка, размещаются на официальном сайте администратора в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», а порядок и размер оплаты услуг, предусмотренных пунктом 8 настоящего Порядка,— на официальных сайтах уполномоченных органов (организаций) и администратора в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

12. Участникам систем электронных паспортов для использования исключительно в собственных нуждах и (или) для реализации задач, возложенных на них в соответствии с настоящим Порядком и (или) законодательством государства-члена, без взимания платы предоставляются по запросам следующие сведения:

а) уполномоченным органам (организациям) и организациям-изготовителям — сведения, содержащиеся в оформленных ими электронных паспортах:

со статусом «незавершенный» — в полном объеме;

со статусом «действующий» — за исключением сведений, указанных в пунктах 12 и 13 приложения N 3 к настоящему Порядку, пунктах 12 и 13 приложения N 5 к настоящему Порядку;

б) организациям — изготовителям конечных транспортных средств (шасси, машин) — сведения, содержащиеся в электронных паспортах со статусом «действующий», оформленных другими организациями-изготовителями или уполномоченными органами (организациями) на транспортные средства (шасси, машины), используемые в качестве базовых для изготовления конечного транспортного средства (шасси, машины), в отношении которого не были проведены действия по постановке на государственный регистрационный учет, при условии внесения в электронный паспорт уникального номера электронного паспорта и идентификационного (заводского) номера транспортного средства, или идентификационного номера шасси, или идентификационного номера машины;

в) органам государственной власти государств-членов, определенным законодательством государств-членов,— сведения, содержащиеся в электронных паспортах с любым статусом, в полном объеме;

г) собственнику транспортного средства (шасси, машины) — сведения в объеме, предусмотренном приложениями N 1 и 2 к настоящему Порядку;

д) иным лицам — сведения о статусе электронного паспорта по запросу, содержащему:

идентификационный номер (VIN) транспортного средства (шасси), номер шасси (рамы) или номер кузова (кабины, прицепа) — для транспортного средства (шасси);

идентификационный номер машины или номер кузова (кабины, прицепа) — для машины.

13. Участникам систем электронных паспортов на договорной основе предоставляется доступ к сведениям, содержащимся в электронных паспортах, и к сервисам систем электронных паспортов в объеме, порядке и на условиях, которые определяются администратором, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 12 настоящего Порядка.

14. Порядок информационного обеспечения систем электронных паспортов приведен согласно приложению N 6.

II. Порядок оформления электронных паспортов и внесения в них изменений

15. Электронный паспорт заполняется на русском языке и подписывается электронной цифровой подписью (электронной подписью) в соответствии с требованиями законодательства государства-члена.

Интерфейс взаимодействия систем электронных паспортов предоставляет возможность отображения сведений, содержащихся в электронных паспортах (за исключением технических терминов и обозначений), и распечатки выписки из электронного паспорта на национальном языке государства-члена в справочном режиме при наличии в законодательстве такого государства-члена соответствующего требования.

16. Оформление электронного паспорта транспортного средства (шасси) по перечням, предусмотренным приложениями N 1, 3 и 4 к настоящему Порядку, осуществляется по правилам согласно приложению N 7, оформление электронного паспорта машины по перечням, предусмотренным приложениями N 2 и 5 к настоящему Порядку,— по правилам согласно приложению N 8.

17. Уникальный номер электронного паспорта формируется в системах электронных паспортов автоматически и состоит из 15 знаков:

1-й знак — вид электронного паспорта:

1 — электронный паспорт транспортного средства;

2 — электронный паспорт шасси;

3 — электронный паспорт машины;

2-й — 4-й знаки — 3-значный цифровой код государства-члена, на территории которого осуществляется выпуск в обращение транспортного средства (шасси, машины) или зарегистрировано транспортное средство (машина), в соответствии со справочником ISO 3166–1 (numeric-3);

5-й знак — резервный. До принятия администратором иного решения применяется значение «0»;

6-й знак — код основания оформления электронного паспорта:

1 — изготовление транспортного средства (шасси, машины);

2 — ввоз транспортного средства (шасси, машины) на таможенную территорию Союза из государства, не являющегося членом Союза;

3 — оформление электронного паспорта на транспортное средство (машину), зарегистрированное органом регистрации;

4 — оформление электронного паспорта на транспортное средство (шасси, машину) на иных основаниях;

7-й — 14-й знаки — порядковый номер электронного паспорта, который формируется отдельно для каждого государства-члена (с учетом 1-го — 4-го знаков);

15-й знак — контрольное число, которое формируется как остаток от деления числа, состоящего из цифр с 1-го по 14-й знаки, на 11. Если остаток от деления равен 10, контрольный разряд равен 0.

Уникальный номер электронного паспорта присваивается после заполнения всех полей разделов электронного паспорта, заполняемых уполномоченным органом (организацией) или организацией-изготовителем, и подтверждения сведений, содержащихся в электронном паспорте, посредством электронной цифровой подписи (электронной подписи), а также после проведения в системах электронных паспортов мероприятий, предусмотренных статьей 7 Соглашения. В случае выявления несоответствия транспортного средства (шасси, машины) представленным сведениям в результате проведения указанных мероприятий уникальный номер электронного паспорта не присваивается.

18. Сведения об уплате утилизационного сбора вносятся в раздел «Административная информация» электронного паспорта на основании сведений соответствующих органов (организаций) государств-членов, уполномоченных на взимание утилизационного сбора в соответствии с законодательством этих государств, при уплате утилизационного сбора:

а) в соответствии с законодательством государства-члена, на территорию которого ввезено транспортное средство (шасси, машина),— в отношении транспортных средств (шасси, машин), ввозимых на территорию государства-члена из государства, не являющегося членом Союза;

б) в соответствии с законодательством государства-члена, на территорию которого перемещено транспортное средство (шасси, машина),— в отношении транспортных средств (шасси, машин), перемещенных с территории другого государства-члена;

в) в соответствии с законодательством государства-члена — в отношении транспортных средств (шасси, машин), произведенных (изготовленных) на территории этого государства-члена;

г) лицами:

осуществляющими производство (изготовление) транспортных средств (шасси, машин);

приобретшими транспортное средство (шасси, машину) на территории государства-члена у лиц, не уплачивающих утилизационный сбор в соответствии с законодательством государства-члена, или у лиц, не уплативших утилизационный сбор в нарушение порядка, установленного в соответствии с законодательством государства-члена.

19. Сведения о таможенном приходном ордере или таможенной декларации и ограничениях по пользованию и (или) распоряжению транспортными средствами (шасси, машинами) в соответствии с условиями заявленной таможенной процедуры или условиями, установленными для отдельных категорий товаров, не подлежащих в соответствии с международными договорами и актами, составляющими право Союза, помещению под таможенные процедуры, вносятся в раздел «Административная информация» электронного паспорта на основании сведений таможенных органов государств-членов.

20. Оформление электронного паспорта транспортного средства (шасси) осуществляется с учетом следующих особенностей:

а) электронный паспорт транспортного средства (шасси) оформляется уполномоченным органом (организацией) в отношении транспортного средства (шасси) при наличии одобрения типа транспортного средства (шасси), или свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства в соответствии с требованиями технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. N 877 (далее — ТР ТС 018/2011), или документа об оценке соответствия обязательным требованиям, установленным законодательством государства-члена, выданного в отношении транспортного средства (шасси), являющегося объектом технического регулирования ТР ТС 018/2011, до дня вступления в силу ТР ТС 018/2011;

б) при оформлении электронного паспорта конечного транспортного средства, изготовленного на базе другого транспортного средства (шасси), уполномоченным органом (организацией) или организацией-изготовителем в раздел «Дополнительная информация» электронного паспорта вносятся сведения о последнем базовом транспортном средстве (шасси) и номер его электронного паспорта (при наличии). При этом электронному паспорту транспортного средства (шасси), на базе которого изготовлено конечное транспортное средство, присваивается статус «погашенный»;

в) электронный паспорт транспортного средства оформляется уполномоченным органом (организацией) при отсутствии документа, указанного в подпункте «а» настоящего пункта, в отношении:

транспортного средства, зарегистрированного в органе регистрации до даты начала применения электронных паспортов;

транспортных средств категорий L и M1 (в соответствии с приложением N 1 к ТР ТС 018/2011), с даты выпуска которых прошло 30 лет и более, а также категорий M2, M3 и N (в соответствии с приложением N 1 к ТР ТС 018/2011), не предназначенных для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, с даты выпуска которых прошло 50 лет и более, с оригинальными двигателем, кузовом

и рамой (при наличии), сохраненных или отреставрированных до оригинального состояния;

транспортного средства, ввозимого на территорию государства-члена, в котором в отношении ТР ТС 018/2011 не вступили в силу положения абзаца первого пункта 3 статьи 53 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и не истекли сроки переходных положений ТР ТС 018/2011, установленные Евразийской экономической комиссией для этого государства-члена;

транспортного средства, ввозимого на таможенную территорию Союза и принадлежащего: физическим лицам, являющимся участниками национальных государственных программ по оказанию содействия добровольному переселению лиц, проживающих за рубежом, либо признанным в установленном порядке беженцами или вынужденными переселенцами, а также членам их семей; дипломатическим представительствам и консульским учреждениям, международным (межгосударственным) организациям, пользующимся привилегиями и иммунитетами в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, сотрудникам этих представительств (учреждений, организаций), а также членам их семей;

г) электронный паспорт оформляется уполномоченным органом (организацией), зарегистрированным на территории государства-члена, в отношении транспортного средства (шасси), принадлежащего лицу, зарегистрированному (в том числе временно) на территории этого государства-члена;

д) при оформлении электронного паспорта транспортного средства (шасси) уполномоченным органом (организацией) проводится идентификация транспортного средства (шасси);

е) в случае обнаружения признаков сокрытия, подделки, изменения, уничтожения идентификационной маркировки, нанесенной на транспортное средство (шасси) организацией-изготовителем, либо в случае выявления несоответствия транспортного средства (шасси) представленным сведениям уполномоченным органом (организацией) электронный паспорт не оформляется и осуществляется информирование компетентных органов своего государства-члена в соответствии с законодательством этого государства;

ж) при оформлении электронного паспорта транспортного средства, предусмотренного подпунктом «в» настоящего пункта, уполномоченным органом (организацией) осуществляется фотографирование такого транспортного средства, в том числе его идентификационной маркировки.

21. Оформление электронного паспорта машины осуществляется с учетом следующих особенностей:

а) электронный паспорт машины оформляется уполномоченным органом (организацией) или организацией-изготовителем при наличии документа об оценке соответствия требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности машин и оборудования» (ТР ТС 010/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. N 823 (далее — ТР ТС 010/2011), или технического регламента Таможенного союза «О безопасности сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов к ним» (ТР ТС 031/2012), принятого Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 20 июля 2012 г. N 60 (далее — ТР ТС 031/2012), или одобрения типа транспортного средства (шасси), или свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства в соответствии с требованиями ТР ТС 018/2011 (в отношении транспортных средств, имеющих максимальную конструктивную скорость 25 км/ч и более, но менее или равную 50 км/ч), или документа об оценке соответствия обязательным требованиям, установленным международными договорами и актами, составляющими право Союза, или законодательством государства-члена, выданного в отношении машины, являющейся объектом технического регулирования одного из указанных технических регламентов, до дня вступления в силу соответствующего технического регламента;

б) при оформлении электронного паспорта конечной машины, изготовленной на базе транспортного средства (шасси) или другой машины, уполномоченным органом (организацией) или организацией-изготовителем в раздел «Дополнительная информация» электронного паспорта вносятся сведения о последнем базовом транспортном средстве (шасси, машине) и номер его электронного паспорта (при наличии). При этом электронному паспорту транспортного средства (шасси, машины), на базе которого изготовлена конечная машина, присваивается статус «погашенный»;

в) электронный паспорт машины оформляется уполномоченным органом (организацией) при отсутствии документа, указанного в подпункте «а» настоящего пункта, в отношении машины:

зарегистрированной в органе регистрации до даты начала применения электронных паспортов;

ввозимой на таможенную территорию Союза из числа машин, ранее находившихся в эксплуатации;

ввозимой на территорию государства-члена, в котором в отношении ТР ТС 010/2011, ТР ТС 018/2011 или ТР ТС 031/2012 не вступили в силу положения абзаца первого пункта 3 статьи 53 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и не истекли сроки переходных положений указанных технических регламентов, установленные Евразийской экономической комиссией для этого государства-члена;

ввозимой на таможенную территорию Союза и принадлежащей: физическим лицам, являющимся участниками национальных государственных программ по оказанию содействия добровольному переселению лиц, проживающих за рубежом, либо признанным в установленном порядке беженцами или вынужденными переселенцами, а также членам их семей; дипломатическим представительствам и консульским учреждениям, международным (межгосударственным) организациям, пользующимся привилегиями и иммунитетами в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, сотрудникам этих представительств (учреждений, организаций), а также членам их семей;

г) в случае обнаружения признаков сокрытия, подделки, изменения, уничтожения идентификационной маркировки, нанесенной на машину организацией-изготовителем, либо в случае выявления несоответствия машины представленным сведениям уполномоченным органом (организацией) электронный паспорт не оформляется и осуществляется информирование компетентных органов своего государства-члена в соответствии с законодательством этого государства;

д) уполномоченным органом (организацией) при оформлении электронного паспорта осуществляется фотографирование машины, в том числе ее идентификационной маркировки.

22. Электронные паспорта на транспортные средства (шасси, машины), выпущенные в обращение до даты начала применения электронных паспортов, оформляются уполномоченным органом (организацией) в объеме сведений, не менее указанных соответственно в приложениях N 1 и 2 к настоящему Порядку. При этом уполномоченным органом (организацией) в раздел «Административная информация» электронного паспорта вносятся сведения об основаниях оформления электронного паспорта.

23. Внесение изменений (корректировка технических ошибок) в электронный паспорт осуществляется администратором в отношении:

а) сведений, внесенных уполномоченным органом (организацией), за исключением года изготовления, сведений о цвете, идентификационном (заводском) номере транспортного средства (шасси) или идентификационном номере машины и (или) о документе, подтверждающем соответствие транспортного средства (шасси, машины) обязательным требованиям безопасности, об основных компонентах (двигатель, шасси, рама, кузов, кабина), — на основании заявления такого уполномоченного органа (организации);

б) сведений, внесенных организацией-изготовителем, за исключением года изготовления, сведений о цвете, идентификационном (заводском) номере транспортного средства (шасси) или идентификационном номере машины и (или) о документе, подтверждающем соответствие транспортного средства (шасси, машины) обязательным требованиям безопасности, — на основании заявления такой организации-изготовителя;

в) сведений о государственной регистрации, цвете, а также о внесенных в конструкцию транспортного средства (машины) изменениях — на основании заявления органа регистрации;

г) сведений о таможенных документах и ограничениях — на основании заявления таможенного органа государства-члена;

д) сведений об утилизационном сборе — на основании заявления органа (организации) государства-члена, уполномоченного на взимание утилизационного сбора в соответствии с законодательством этого государства.

24. После получения администратором заявления о внесении изменений такие изменения вносятся в электронный паспорт. Доступ к актуализированным сведениям, содержащимся в электронном паспорте, обеспечивается не позднее 24 часов с момента получения администратором заявления.

25. Администратором обеспечивается бессрочное хранение в системах электронных паспортов сведений, содержащихся в электронных паспортах, вне зависимости от их статуса.

Перечень приложений.

Приложение 1. Перечень сведений, указываемых в выписке электронного паспорта транспортного средства

Приложение 2. Перечень сведений, указываемых в выписке электронного паспорта самоходной машины и других видов техники

Приложение 3. Перечень сведений, указываемых в электронном паспорте транспортного средства

Приложение 4. Перечень сведений, указываемых в электронном паспорте шасси транспортного средства

Приложение 5. Перечень сведений, указываемых в электронном паспорте самоходной машины и других видов техники

Приложение 6. Порядок информационного обеспечения систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники

Приложение 7. Правила оформления электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств)

Приложение 8. Правила оформления электронного паспорта самоходной машины и других видов техники

Изменения, внесенные в Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» , вступившие в силу с 15.07.2016, в части, касающейся организации оказания первичной медико-санитарной помощи (ст. 41 указанного Федерального закона) конкретно указывают на образовательные организации, реализующие основные общеобразовательные программы (дошкольное образование, начальное общее, основное общее и среднее общее образование), образовательные программы среднего профессионального образования, программы бакалавриата, специалитета, магистратуры, а также дополнительные предпрофессиональные образовательные программы в области физической культуры и спорта и дополнительные предпрофессиональные программы в области искусств. При этом органы государственной власти субъектов Российской Федерации могут устанавливать случаи, когда такая помощь осуществляется в медицинских организациях. Следовательно, для организаций реализующих образовательные программы профессионального обучения, дополнительного профессионального образования, дополнительного образования детей и взрослых, а также подготовки научно-педагогических кадров отменена норма о наличии медицинского кабинета.

При этом введена норма об обучении педагогических работников навыкам оказания первой помощи. А это значит, что все педагогические работники должны пройти обучение по соответствующей программе и иметь удостоверение о повышении квалификации.

Изменения, внесенные в Федеральный закон 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» 2016 (редакция, действующая с 15 июля 2016 года).

Статья 41. Охрана здоровья обучающихся

1. Охрана здоровья обучающихся включает в себя:

1) оказание первичной медико-санитарной помощи в порядке, установленном законодательством в сфере охраны здоровья;

2) организацию питания обучающихся;

3) определение оптимальной учебной, внеучебной нагрузки, режима учебных занятий и продолжительности каникул;

4) пропаганду и обучение навыкам здорового образа жизни, требованиям охраны труда;

5) организацию и создание условий для профилактики заболеваний и оздоровления обучающихся, для занятия ими физической культурой и спортом;

6) прохождение обучающимися в соответствии с законодательством Российской Федерации медицинских осмотров, в том числе профилактических медицинских осмотров, в связи с занятиями физической культурой и спортом, и диспансеризации

(Пункт в редакции, введенной в действие с 4 июля 2016 года Федеральным законом от 3 июля 2016 года №286-ФЗ.)

7) профилактику и запрещение курения, употребления алкогольных, слабоалкогольных напитков, пива, наркотических средств и психотропных веществ, их прекурсоров и аналогов и других одурманивающих веществ;

8) обеспечение безопасности обучающихся во время пребывания в организации, осуществляющей образовательную деятельность;

9) профилактику несчастных случаев с обучающимися во время пребывания в организации, осуществляющей образовательную деятельность;

10) проведение санитарно-противоэпидемических и профилактических мероприятий;

11) обучение педагогических работников навыкам оказания первой помощи.

(Пункт дополнительно включен с 15 июля 2016 года Федеральным законом от 3 июля 2016 года №313-ФЗ)

2. Организация охраны здоровья обучающихся (за исключением оказания первичной медико-санитарной помощи, прохождения медицинских осмотров и диспансеризации) в организациях, осуществляющих образовательную деятельность, осуществляется этими организациями.

(Часть в редакции, введенной в действие с 4 июля 2016 года Федеральным законом от 3 июля 2016 года №286-ФЗ.)

3. Организация оказания первичной медико-санитарной помощи обучающимся осуществляется органами исполнительной власти в сфере здравоохранения. Первичная медико-санитарная помощь оказывается обучающимся медицинскими организациями, а также образовательными организациями, осуществляющими медицинскую деятельность в порядке, установленном законодательством в сфере охраны здоровья. Оказание первичной медико-санитарной помощи обучающимся в образовательных организациях, реализующих основные общеобразовательные программы, образовательные программы среднего профессионального образования, программы бакалавриата, программы специалитета, программы магистратуры, дополнительные предпрофессиональные образовательные программы в области физической культуры и спорта и дополнительные предпрофессиональные образовательные программы в области искусств, осуществляется в образовательной организации либо в случаях, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации, в медицинской организации. При оказании первичной медико-санитарной помощи обучающимся в образовательной организации эта образовательная организация обязана предоставить безвозмездно медицинской организации помещение, соответствующее условиям и требованиям для оказания указанной помощи.

(Часть в редакции, введенной в действие с 15 июля 2016 года Федеральным законом от 3 июля 2016 года №313-ФЗ.)

4. Организации, осуществляющие образовательную деятельность, при реализации образовательных программ создают условия для охраны здоровья обучающихся, в том числе обеспечивают:

1) наблюдение за состоянием здоровья обучающихся;

(Пункт в редакции, введенной в действие с 15 июля 2016 года Федеральным законом от 3 июля 2016 года №313-ФЗ.)

2) проведение санитарно-гигиенических, профилактических и оздоровительных мероприятий, обучение и воспитание в сфере охраны здоровья граждан в Российской Федерации;

3) соблюдение государственных санитарно-эпидемиологических правил и нормативов;

4) расследование и учет несчастных случаев с обучающимися во время пребывания в организации, осуществляющей образовательную деятельность, в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере образования, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.

5. Для обучающихся, осваивающих основные общеобразовательные программы и нуждающихся в длительном лечении, создаются образовательные организации, в том числе санаторные, в которых проводятся необходимые лечебные, реабилитационные и оздоровительные мероприятия для таких обучающихся. Обучение таких детей, а также детей-инвалидов, которые по состоянию здоровья не могут посещать образовательные организации, может быть также организовано образовательными организациями на дому или в медицинских организациях. Основанием для организации обучения на дому или в медицинской организации являются заключение медицинской организации и в письменной форме обращение родителей (законных представителей).

6. Порядок регламентации и оформления отношений государственной и муниципальной образовательной организации и родителей (законных представителей) обучающихся, нуждающихся в длительном лечении, а также детей-инвалидов в части организации обучения по основным общеобразовательным программам на дому или в медицинских организациях определяется нормативным правовым актом уполномоченного органа государственной власти субъекта Российской Федерации.

Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации (Минобрнауки России) от 11 мая 2016 г. №536 г. Москва «Об утверждении Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха педагогических и иных работников организаций, осуществляющих образовательную деятельность»

Зарегистрирован в Минюсте РФ 1 июня 2016 г.
Регистрационный N 42388

В соответствии со статьёй 100 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 3; N 19, ст. 3; N 30, ст. 3014, ст. 3033; 2003, N 27, ст. 2700; 2004, N 18, ст. 1690; N 35, ст. 3607; 2005, N 1, ст. 27; N 19, ст. 1752; 2006, N 27, ст. 2878; N 52, ст. 5498; 2007, N 1, ст. 34; N 17, ст. 1930; N 30, ст. 3808; N 41, ст. 4844; N 43, ст. 5084; N 49, ст. 6070; 2008, N 9, ст. 812; N 30, ст. 3613, ст. 3616; N 52, ст. 6235, ст. 6236; 2009, N 1, ст. 17, ст. 21; N 19, ст. 2270; N 29, ст. 3604; N 30, ст. 3732, ст. 3739; N 46, ст. 5419; N 48, ст. 5717; 2010, N 31, ст. 4196; N 52, ст. 7002; 2011, N 1, ст. 49; N 25, ст. 3539; N 27, ст. 3880; N 30, ст. 4586, ст. 4590, ст. 4591, ст. 4596; N 45, ст. 6333, ст. 6335; N 48, ст. 6730, ст. 6735; N 49, ст. 7015, ст. 7031; N 50, ст. 7359; 2012, N 10, ст. 1164; N 14, ст. 1553; N 18, ст. 2127; N 31, ст. 4325; N 47, ст. 6399; N 50, ст. 6954, ст. 6957, ст. 6959; N 53, ст. 7605; 2013, N 14, ст. 1666, ст. 1668; N 19, ст. 2322, ст. 2326, ст. 2329; N 23, ст. 2866, ст. 2883; N 27, ст. 3449, ст. 3454, ст. 3477; N 30, ст. 4037; N 48, ст. 6165; N 52, ст. 6986; 2014, N 14, ст. 1542, ст. 1547, ст. 1548; N 26, ст. 3405; N 30, ст. 4217; N 45, ст. 6143; N 48, ст. 6639; N 49, ст. 6918; N 52, ст. 7543, ст. 7554; 2015, N 1, ст. 10, ст. 42, ст. 72; N 14, ст. 2022; N24, ст. 3379; N 27, ст. 3991, ст. 3992; N 29, ст. 4356, ст. 4359, ст. 4363, ст. 4368; N 41, ст. 5639; 2016, N 1, ст. 11, ст. 54), постановлением Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2002 г. N 877 «Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников, имеющих особый характер работы» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 50, ст. 4952; 2005, N 7, ст. 560; 2012, N 37, ст. 5002), частью 7 статьи 47 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. N 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, N 53, ст. 7598; 2013, N 19, ст. 2326; N 23, ст. 2878; N 27, ст. 3462; N 30, ст. 4036; N 48, ст. 6165; 2014, N 6, ст. 562, ст. 566; N 19, ст. 2289; N 22, ст. 2769; N 23, ст. 2930, ст. 2933; N 26, ст. 3388; N 30, ст. 4217, ст. 4257, ст. 4263; 2015, N 1, ст. 42, ст. 53, ст. 72; N 14, ст. 2008; N 27, ст. 3951, ст. 3989; N 29, ст. 4339, ст. 4364; N 51, ст. 7241; 2016, N 1, ст. 8, ст. 9, ст. 24, ст. 78; N 10, ст. 1320) и подпунктом 5.2.27 Положения о Министерстве образования и науки Российской Федерации, утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 3 июня 2013 г. N466 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 23, ст. 2923; N 33, ст. 4386; N 37, ст. 4702; 2014, N 2, ст. 126; N 6, ст. 582; N 27, ст. 3776; 2015, N 26, ст. 3898; N 43, ст. 5976; 2016, N 2, ст. 325; N 8, ст. 1121), **приказываю:**

1. Утвердить согласованные с Министерством труда и социальной защиты Российской Федерации, Министерством здравоохранения Российской Федерации *прилагаемые* Особенности режима рабочего времени и времени отдыха педагогических и иных работников организаций, осуществляющих образовательную деятельность.

2. Признать утратившим силу приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 27 марта 2006 г. N 69 «Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха педагогических и других работников образовательных учреждений» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 26 июля 2006 г., регистрационный N 8110).

Министр Д. Ливанов

Приложение

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха педагогических и иных работников организаций, осуществляющих образовательную деятельность

I. Общие положения

1.1. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха педагогических и иных работников организаций, осуществляющих образовательную деятельность, устанавливают правила регулирования режима рабочего времени и времени отдыха педагогических работников, замещающих должности, поименованные в номенклатуре должностей педагогических работников организаций, осуществляющих образовательную деятельность, должностей руководителей образовательных организаций, утверждённой постановлением Правительства Российской Федерации от 8 августа 2013 г. N 678 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 33, ст. 4381) (далее соответственно — номенклатура должностей, педагогические работники, организации), и иных работников организаций (далее — иные работники).

1.2. Режим рабочего времени и времени отдыха педагогических работников и иных работников организации устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка в соответствии с трудовым законодательством, иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, настоящими Особенностями с учётом:

а) режима деятельности организации, связанного с круглосуточным пребыванием обучающихся, пребыванием их в течение определённого времени, сезона, сменностью учебных, тренировочных занятий и другими особенностями работы организации;

б) продолжительности рабочего времени или норм часов педагогической работы за ставку заработной платы, устанавливаемых педагогическим работникам в соответствии с приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 22 декабря 2014 г. N 1601 «О продолжительности рабочего времени (нормах часов педагогической работы за ставку заработной платы) педагогических работников и о порядке определения учебной нагрузки педагогических работников, оговариваемой в трудовом договоре» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 25 февраля 2015 г., регистрационный N 36204) (далее — приказ N 1601), а также продолжительности рабочего времени, установленной в соответствии с законодательством Российской Федерации иным работникам по занимаемым должностям;

в) объёма фактической учебной (тренировочной) нагрузки (педагогической работы) педагогических работников, определяемого в соответствии с приказом N 1601;

г) времени, необходимого для выполнения входящих в рабочее время педагогических работников в зависимости от занимаемой ими должности иных предусмотренных квалификационными характеристиками должностных обязанностей, в том числе воспитательной работы, индивидуальной работы с обучающимися, научной, творческой и исследовательской работы, а также другой педагогической работы, предусмотренной трудовыми (должностными) обязанностями и (или) индивидуальным планом,— методической, подготовительной, организационной, диагностической, работы по ведению мониторинга, работы, предусмотренной планами воспитательных, физкультурно-оздоровительных, спортивных, творческих и иных мероприятий, проводимых с обучающимися;

д) времени, необходимого для выполнения педагогическими работниками и иными работниками дополнительной работы за дополнительную оплату по соглашению сторон трудового договора.

1.3. Правила внутреннего трудового распорядка организации утверждаются работодателем с учётом мнения выборного органа первичной профсоюзной организации или иного представительного органа педагогических работников и иных работников (при наличии такого представительного органа).*

1.4. Режим работы руководителей образовательных организаций, должности которых поименованы в разделе II номенклатуры должностей, определяется графиком работы с учётом необходимости обеспечения руководящих функций.

1.5. Правилами внутреннего трудового распорядка организации в течение рабочего дня (смены) для педагогических работников и иных работников предусматривается перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более двух часов и не менее 30 минут, который в рабочее время не включается. Конкретная продолжительность указанных перерывов устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка организации или по соглашению между работником и работодателем.

В случаях, когда педагогические работники и иные работники выполняют свои обязан-

ности непрерывно в течение рабочего дня, перерыв для приёма пищи не устанавливается. Педагогическим работникам и иным работникам в таких случаях обеспечивается возможность приёма пищи в течение рабочего времени одновременно вместе с обучающимися или отдельно в специально отведённом для этой цели помещении.

II. Особенности режима рабочего времени учителей, преподавателей**, педагогов дополнительного образования, старших педагогов дополнительного образования в период учебного года,тренеров-преподавателей, старших тренеров-преподавателей в период тренировочного года или спортивного сезона

2.1. Выполнение педагогической работы учителями, преподавателями, педагогами дополнительного образования, старшими педагогами дополнительного образования, тренерами-преподавателями, старшими тренерами-преподавателями (далее — работники, ведущие преподавательскую работу) организаций характеризуется наличием установленных норм времени только для выполнения педагогической работы, связанной с учебной (преподавательской) работой (далее — преподавательская работа), которая выражается в фактическом объёме их учебной (тренировочной) нагрузки, определяемом в соответствии с приказом N 1601 (далее — нормируемая часть педагогической работы).

К другой части педагогической работы работников, ведущих преподавательскую работу, требующей затрат рабочего времени, которое не конкретизировано по количеству часов (далее — другая часть педагогической работы), относится выполнение видов работы, предусмотренной квалификационными характеристиками по занимаемой должности. Конкретные должностные обязанности педагогических работников, ведущих преподавательскую работу, определяются трудовыми договорами и должностными инструкциями.

2.2. Нормируемая часть педагогической работы работников, ведущих преподавательскую работу, определяется в астрономических часах и включает проводимые учебные (тренировочные) занятия (далее — занятия) независимо от их продолжительности и короткие перерывы (перемены) между каждым занятием, установленные для обучающихся, в том числе «динамическую паузу» (большую перемену) для обучающихся I класса. При этом учебная (преподавательская) нагрузка исчисляется исходя из продолжительности занятий, не превышающей 45 минут.

Конкретная продолжительность занятий, в том числе возможность проведения спаренных занятий, а также перерывов (перемен) между ними предусматривается уставом либо локальным нормативным актом организации с учётом соответствующих санитарно-эпидемиологических правил и нормативов. Выполнение учебной (преподавательской) нагрузки регулируется расписанием занятий.

2.3. Другая часть педагогической работы, определяемая с учётом должностных обязанностей, предусмотренных квалификационными характеристиками по должностям, занимаемым работниками, ведущими преподавательскую работу, а также дополнительных видов работ, непосредственно связанных с образовательной деятельностью, выполняемых с их письменного согласия за дополнительную оплату, регулируется следующим образом:

самостоятельно — подготовка к осуществлению образовательной деятельности и выполнению обязанностей по обучению, воспитанию обучающихся и (или) организации образовательной деятельности, участие в разработке рабочих программ предметов, курсов, дисциплин (модулей) (в соответствии с требованиями федеральных государственных образовательных стандартов и с правом использования как типовых, так и авторских рабочих программ), изучение индивидуальных способностей, интересов и склонностей обучающихся;

в порядке, устанавливаемом правилами внутреннего трудового распорядка,— ведение журнала и дневников обучающихся в электронной (либо в бумажной) форме;

правилами внутреннего трудового распорядка — организация и проведение методической, диагностической и консультативной помощи родителям (законным представителям) обучающихся;

планами и графиками организации, утверждаемыми локальными нормативными актами организации в порядке, установленном трудовым законодательством — выполнение обязанностей, связанных с участием в работе педагогических советов, методических советов (объединений), работой по проведению родительских собраний;

графиками, планами, расписаниями, утверждаемыми локальными нормативными актами организации, коллективным договором,— выполнение дополнительной индивидуальной и (или) групповой работы с обучающимися, участие в оздоровительных, воспитательных и других мероприятиях, проводимых в целях реализации образовательных программ в организации, включая участие в концертной деятельности, конкурсах, состязаниях, спортивных соревнованиях, тренировочных сборах, экскурсиях, других формах учебной деятельности (с указанием в локальном нормативном акте, коллективном договоре порядка и условий выполнения работ);

трудовым договором (дополнительным соглашением к трудовому договору) — выполнение с письменного согласия дополнительных видов работ, непосредственно связанных с образовательной деятельностью, на условиях дополнительной оплаты (классное руководство; проверка письменных работ; заведование учебными кабинетами, лабораториями, мастерскими, учебно-опытными участками; руководство методическими объединениями; другие дополнительные виды работ с указанием в трудовом договоре их содержания, срока выполнения и размера оплаты);

локальными нормативными актами организации — периодические кратковременные дежурства в организации в период осуществления образовательного процесса, которые при необходимости организуются в целях подготовки к проведению занятий, наблюдения за выполнением режима дня обучающимися, обеспечения порядка и дисциплины в течение учебного времени, в том числе во время перерывов между занятиями, устанавливаемых для отдыха обучающихся различной степени активности, приёма ими пищи.

При составлении графика дежурств в организации работников, ведущих преподавательскую работу, в период проведения занятий, до их начала и после окончания занятий, учитываются сменность работы организации, режим рабочего времени каждого работника, ведущего преподавательскую работу, в соответствии с расписанием занятий, общим планом мероприятий, а также другие особенности работы, с тем чтобы не допускать случаев длительного дежурства работников, ведущих преподавательскую работу, и дежурства в дни, когда учебная (тренировочная) нагрузка отсутствует или незначительна. В дни работы работники, ведущие преподавательскую работу, привлекаются к дежурству в организации не ранее чем за 20 минут до начала занятий и не позднее 20 минут после окончания их последнего занятия.

Педагогическим работникам образовательных организаций, участвующим по решению уполномоченных органов исполнительной власти в проведении единого государственного экзамена в рабочее время и освобождённым от основной работы на период проведения единого государственного экзамена (далее — ЕГЭ), предоставляются гарантии и компенсации, установленные трудовым законодательством и иными актами, содержащими нормы трудового права.

Педагогическим работникам, участвующим в проведении ЕГЭ, выплачивается компенсация за работу по подготовке и проведению единого государственного экзамена. Размер и порядок выплаты указанной компенсации устанавливаются субъектом Российской Федерации за счёт бюджетных ассигнований бюджета субъекта Российской Федерации, выделяемых на проведение ЕГЭ***.

2.4. В дни недели (периоды времени, в течение которых функционирует организация), свободные для работников, ведущих преподавательскую работу, от проведения занятий по расписанию и выполнения непосредственно в организации иных должностных обязанностей, предусмотренных квалификационными характеристиками по занимаемой должности, а также от выполнения дополнительных видов работ за дополнительную оплату, обязательное присутствие в организации не требуется.

При составлении расписаний занятий, планов и графиков работ правилами внутреннего трудового распорядка и (или) коллективным договором рекомендуется предусматривать для указанных работников свободный день с целью использования его для дополнительного профессионального образования, самообразования, подготовки к занятиям.

2.5. Режим рабочего времени учителей 1-х классов определяется с учётом санитарно-эпидемиологических правил и нормативов СанПиН 2.4.2.2821–10 «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям и организации обучения в общеобразовательных учреждениях», утверждённых постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 29 декабря 2010 г. N 189 (зарегистрировано Министерством юстиции Российской Федерации 3 марта 2011 г., регистрационный N 19993), с изменениями, внесёнными постановлениями Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 29 июня 2011 г. N 85 (зарегистрировано Министерством юстиции Российской Федерации 15 декабря 2011 г., регистрационный N 22637), от 25 декабря 2013 г. N 72 (зарегистрировано Министерством юстиции Российской Федерации 27 марта 2014 г., регистрационный N 31751) и от 24 ноября 2015 г. N81 (зарегистрировано Министерством юстиции Российской Федерации 18 декабря 2015 г. N 40154), предусматривающих использование «ступенчатого» режима обучения в первом полугодии (в сентябре — октябре — по 3 урока в день по 35 минут каждый, в ноябре — декабре — по 4 урока по 35 минут каждый; январь — май — по 4 урока по 45 минут каждый), а также «динамическую паузу» (большую перемену) в середине учебного дня

продолжительностью не менее 40 минут. Указанный режим обучения на порядке определения учебной нагрузки и оплате труда учителей не отражается.

III. Разделение рабочего дня на части

3.1. При составлении графиков работы педагогических и иных работников перерывы в рабочем времени, составляющие более двух часов подряд, не связанные с их отдыхом и приёмом пищи, не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных настоящими Особенностями.

При составлении расписаний занятий организация обязана исключить нерациональные затраты времени работников, ведущих преподавательскую работу, с тем чтобы не нарушалась их непрерывная последовательность и не образовывались длительные перерывы между каждым занятием, которые для них рабочим временем не являются в отличие от коротких перерывов (перемен), установленных для обучающихся.

Длительные перерывы между занятиями при составлении расписания допускаются только по письменному заявлению работников, ведущих преподавательскую работу.

3.2. В исключительных случаях в организации с круглосуточным пребыванием обучающихся, в которых чередуется воспитательная и учебная деятельность в течение дня в пределах установленной нормы часов, работодатель с учётом мнения выборного органа первичной профсоюзной организации или иного представительного органа работников (при наличии такого представительного органа) устанавливает локальным нормативным актом для воспитателей, осуществляющих педагогическую работу в группах обучающихся школьного возраста, режим рабочего дня с разделением его на части с перерывом, составляющим два и более часа подряд, с соответствующей компенсацией такого неудобного режима работы в порядке и размерах, предусматриваемых коллективным договором. Время указанного перерыва в рабочее время не включается.

Перерывы в работе, образующиеся в связи с выполнением воспитателями педагогической работы сверх установленных норм, к режиму рабочего дня с разделением его на части не относятся.

В целях экономии времени воспитателей целесообразно предусматривать вместо режима рабочего времени с разделением его на части с перерывом более двух часов режим их работы с разной ежедневной продолжительностью рабочего времени в утренние часы до начала занятий у обучающихся и в часы после их окончания, имея в виду установление суммированного учёта рабочего времени, с тем чтобы общая продолжительность рабочего времени в неделю (месяц, квартал) не превышала среднемесячной нормы часов за учётный период.

IV. Режим рабочего времени педагогических работников и иных работников в каникулярное время

4.1. Периоды каникулярного времени, установленные для обучающихся организации и не совпадающие для педагогических работников и иных работников с установленными им соответственно ежегодными основными удлинёнными и ежегодными дополнительными оплачиваемыми отпусками, ежегодными основными и ежегодными дополнительными оплачиваемыми отпусками (далее соответственно — каникулярное время и отпуск), являются для них рабочим временем с оплатой труда в соответствии с законодательством Российской Федерации.

4.2. В каникулярное время, не совпадающее с отпуском педагогических работников, уточняется режим их рабочего времени. Педагогические работники в каникулярное время выполняют педагогическую (в том числе методическую и организационную) работу, связанную с реализацией образовательной программы, в пределах нормируемой части их педагогической работы (установленного объёма учебной (тренировочной) нагрузки (педагогической работы), определённой им до начала каникулярного времени, а также времени, необходимого для выполнения работ, предусмотренных пунктом 2.3 настоящих Особенностей (при условии, что выполнение таких работ планируется в каникулярное время).

Режим рабочего времени учителей, осуществляющих обучение детей на дому в соответствии с медицинским заключением, в каникулярное время определяется с учётом количества часов указанного обучения таких детей, установленного им до начала каникул.

Каникулярное время, не совпадающее с отпуском педагогических работников, используется также для их дополнительного профессионального образования в установленном трудовым законодательством порядке.

4.3. Режим рабочего времени педагогических работников, принятых на работу в период летнего каникулярного времени обучающихся, определяется в пределах продолжительности рабочего времени или нормы часов педагогической работы в неделю, установленной за ставку заработной платы.

4.4. Преподаватели организаций, реализующих образовательные программы среднего профессионального образования и программы профессионального обучения, которым установлен годовой объём учебной нагрузки, в каникулярное время, не совпадающее с их отпуском, привлекаются к методической работе, участию в конференциях, семинарах, мероприятиях по дополнительному профессиональному образованию, а также организации и проведению культурно-массовых мероприятий, работе предметных (цикловых) комиссий, комплектованию учебных кабинетов, лабораторий.

4.5. Режим рабочего времени руководителей образовательных организаций, должности которых поименованы в разделе II номенклатуры должностей, в каникулярное время, не совпадающее с их отпуском, определяется в пределах продолжительности рабочего времени, установленной по занимаемой должности.

Работники из числа учебно-вспомогательного и обслуживающего персонала организаций в период, не совпадающий с их отпуском, привлекаются для выполнения организационных и хозяйственных работ, не требующих специальных знаний и квалификации, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

4.6. Режим рабочего времени всех работников в каникулярное время регулируется локальными нормативными актами организации и графиками работ с указанием их характера и особенностей.

V. Режим рабочего времени педагогических работников и иных работников в периоды отмены (приостановки) для обучающихся занятий (деятельности организации по реализации образовательной программы, по присмотру и уходу за детьми) по санитарно-эпидемиологическим, климатическим и другим основаниям

5.1. Периоды отмены (приостановки) занятий (деятельности организации по реализации образовательной программы, присмотру и уходу за детьми) для обучающихся в отдельных классах (группах) либо в целом по организации по санитарно-эпидемиологическим, климатическим и другим основаниям являются рабочим временем педагогических работников и иных работников.

5.2. В периоды, указанные в пункте 5.1 настоящих Особенностей, педагогические работники и иные работники привлекаются к выполнению работ в порядке и на условиях, предусмотренных для режима рабочего времени работников организации в каникулярное время.

VI. Режим рабочего времени педагогических работников и иных работников организаций, осуществляющих лечение, оздоровление и (или) отдых, организаций, осуществляющих социальное обслуживание

6.1. Режим рабочего времени педагогических работников и иных работников, привлекаемых с их письменного согласия в каникулярное время, не совпадающее с их отпуском, к работе в той же местности в организациях, осуществляющих лечение, оздоровление и (или) отдых, в организациях, осуществляющих социальное обслуживание, определяется в порядке и на условиях, предусмотренных для режима рабочего времени педагогических работников и иных работников в каникулярное время.

6.2. Привлечение педагогических работников и иных работников в каникулярное время, не совпадающее с их отпуском, к работе в качестве руководителей длительных (без возвращения в тот же день) походов, экспедиций, экскурсий, путешествий в другую местность допускается в соответствии с законодательством Российской Федерации.

6.3. Режим рабочего времени работников организаций из числа плавсостава учебных судов клубов юных моряков, речников, морских центров и других организаций такого профиля при нахождении их в плавании с обучающимися на борту и во время стоянок определяется в соответствии с особенностями, установленными для соответствующих категорий работников речного и морского флота, а также с учётом выполнения ими обязанностей по руководству плавательной практикой обучающихся.

VII. Режим рабочего времени педагогических работников, отнесённых к профессорско-преподавательскому составу, организаций, реализующих образовательные программы высшего образования и дополнительные профессиональные программы

7.1. Режим рабочего времени лиц из числа профессорско-преподавательского состава организаций, реализующих образовательные программы высшего образования и дополнительные профессиональные программы, в пределах 36-часовой рабочей недели определяется в зависимости от занимаемой должности с учётом выполнения ими учебной (преподавательской), воспитательной работы, индивидуальной работы с обучающимися, научной, творческой и исследовательской работы, а также другой педагогической работы, предусмотренной трудовыми (должностными) обязанностями и (или) индивидуальным планом: методической,

подготовительной, организационной, диагностической, работы по ведению мониторинга, работы, предусмотренной планами воспитательных, физкультурно-оздоровительных, спортивных, творческих и иных мероприятий, проводимых с обучающимися.

7.2. Режим выполнения преподавательской работы регулируется расписанием занятий.

7.3. Режим выполнения преподавателем обязанностей, связанных с научной, творческой и исследовательской работой, а также другой педагогической работой, предусмотренной трудовыми (должностными) обязанностями и (или) индивидуальным планом: методической, подготовительной, организационной, диагностической, работой по ведению мониторинга, работой, предусмотренной планами воспитательных, физкультурно-оздоровительных, спортивных, творческих и иных мероприятий, проводимых с обучающимися,— регулируется правилами внутреннего трудового распорядка организаций, реализующих образовательные программы высшего образования и дополнительные профессиональные программы, планами научно-исследовательских работ, программами, графиками, локальными нормативными актами, в соответствии с которыми выполнение указанных работ предусматривается как непосредственно в организации, реализующей образовательные программы высшего образования и дополнительные профессиональные программы, так и за её пределами.

7.4. Режим рабочего времени лиц из числа профессорско-преподавательского состава организации, реализующей профессиональные образовательные программы медицинского образования и фармацевтического образования, наряду с перечнем видов работ, поименованных в пункте 7.1 настоящих Особенностей, включает в себя осуществление медицинской деятельности, необходимой для практической подготовки обучающихся, которая составляет в пределах 36-часовой рабочей недели не менее 30 процентов рабочего времени.

VIII. Регулирование рабочего времени отдельных педагогических работников

8.1. Режим рабочего времени педагогов-психологов в пределах 36-часовой рабочей недели регулируется правилами внутреннего трудового распорядка организации с учётом:

выполнения индивидуальной и групповой консультативной работы с участниками образовательного процесса в пределах не менее половины недельной продолжительности их рабочего времени;

подготовки к индивидуальной и групповой консультативной работе с участниками образовательного процесса, обработки, анализа и обобщения полученных результатов консультативной работы, заполнения отчётной документации. Выполнение указанной работы педагогом-психологом может осуществляться как непосредственно в организации, так и за её пределами.

8.2. В дошкольных образовательных организациях (группах) с 12-часовым пребыванием воспитанников при 5-дневной рабочей неделе (60 часов работы в неделю), в которых на каждую группу воспитанников предусматривается по две должности воспитателя (72 часа работы), режим их рабочего времени определяется с учётом выполнения каждым воспитателем нормы педагогической работы в течение 36 часов в неделю.

Режим 36-часовой рабочей недели каждым воспитателем может обеспечиваться путём одновременной ежедневной работы двух воспитателей в течение 6 часов в неделю для каждого воспитателя либо замены каждым воспитателем в течение этого времени воспитателей, отсутствующих по болезни и другим причинам, выполнения работы по изготовлению учебно-наглядных пособий, методической и другой работы, регулируемой правилами внутреннего трудового распорядка дошкольной образовательной организации, а также её локальными нормативными актами.

* См. статью 190 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 3; 2006, N 27, ст. 2878).

** Режим рабочего времени преподавателей, отнесённых к профессорско-преподавательскому составу, организаций, реализующих образовательные программы высшего образования и дополнительные профессиональные программы, определён в главе VII настоящих Особенностей.

*** См. часть 9 статьи 47 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. N 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, N 53, ст. 7598; 2013, N 19, ст. 2326; N 23, ст. 2878; N 27, ст. 3462, N 30, ст. 4036, N 48, ст. 6165; 2014, N6, ст. 562, ст. 566; N19, ст. 2289; N 22, ст. 2769; N 23, ст. 2930, ст. 2933; N 26, ст. 3388; N 30, ст. 4217, ст. 4257, ст. 4263; 2015, N 1, ст. 42, ст. 53, ст. 72; N 14, ст. 2008; N 27, ст. 3951, ст. 3989; N 29, ст. 4339, ст. 4364; N 51, ст. 7241; 2016, N 1, ст. 8, ст. 9, ст. 24, ст. 78; 2016, N 10, ст. 1320).

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 30 мая 2016 г. № 477

МОСКВА

О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации

Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

Пункт 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения" (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531; Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1029; 2011, № 42, ст. 5922; 2014, № 44, ст. 6063), дополнить абзацем следующего содержания:

"опасное вождение, выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.".

Председатель Правительства Российской Федерации Д.Медведев

Приказ Минтранса России от 28.09.2015 №287 «Об утверждении Профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»

(Зарегистрировано в Минюсте России 09.12.2015 N 40032)

Документ предоставлен КонсультантПлюс
Дата сохранения: 16.06.2016

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРИКАЗ

ОТ 28 сентября 2015 г. N 287

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ И КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ТРЕБОВАНИЙ К РАБОТНИКАМ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ И ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

В соответствии с **подпунктом 5.2.10 (3)** Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2006, N 15, ст. 1612; N 24, ст. 2601; N 52 (ч. 3), ст. 5587; 2008, N 8, ст. 740; N 11 (ч. 1), ст. 1029; N 17, ст. 1883; N 18, ст. 2060; N 22, ст. 2576; N 42, ст. 4825; N 46, ст. 5337; 2009, N 3, ст. 378; N 4, ст. 506; N 6, ст. 738; N 13, ст. 1558; N 18 (ч. 2), ст. 2249; N 32, ст. 4046; N 33, ст. 4088; N 36, ст. 4361; N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 650; ст. 652; N 11, ст. 1222; N 12, ст. 1348; N 13, ст. 1502; N 15, ст. 1805; N 25, ст. 3172; N 26, ст. 3350; N 31, ст. 4251; 2011, N 14, ст. 1935; N 26, ст. 3801, ст. 3804; N 32, ст. 4832; N 38, ст. 5389; N 46, ст. 6526; N 47, ст. 6660; N 48, ст. 6922; 2012, N 6, ст. 686; N 14, ст. 1630; N 19, ст. 2439; N 44, ст. 6029; N 49, ст. 6881; 2013, N 5, ст. 388; N 12, ст. 1322; N 26, ст. 3343; N 33, ст. 4386; N 38, ст. 4821; N 45, ст. 5822; 2014, N 12, ст. 1286; N 18 (ч. 4), ст. 2177; N 30 (ч. 2), ст. 4311; N 30 (ч. 2) ст. 4325; N 37, ст. 4974; N 42, ст. 5736; N 43, ст. 5901, ст. 5926; 2015, N 2, ст. 491; N 16, ст. 2394; N 17 (ч. 4), ст. 2571; N 20, ст. 2925), приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Профессиональные и квалификационные **требования** к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее — Требования).

2. Установить, что настоящий приказ вступает в силу по истечении шести месяцев со дня его официального опубликования, за исключением **подпункта 12.3** Требований, вступающего в силу по истечении трех лет со дня официального опубликования настоящего приказа.

Министр
М.Ю. СОКОЛОВ

Утверждены
приказом Минтранса России
от 28.09.2015 N 287

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТНИКАМ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ И ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

1. Профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее — Требования, работники), разработаны в соответствии с **пунктом 4 статьи 20** Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» <1> и **пунктом 5.2.10 (3)** Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 <2>.

<1> Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 50, ст. 4873; 1999, N 10, ст. 1158; 2002, N 18, ст. 1721; 2003, N 2, ст. 167; 2004, N 35, ст. 3607; 2006, N 52 (ч. 1), ст. 5498; 2007, N 46, ст. 5553; N 49, ст. 6070;2009, N 1, ст. 21, N 48, ст. 5717; 2010, N 30, ст. 4000, N 31, ст. 4196; 2011, N 17, ст. 2310; N 27, ст. 3881, N 29, ст. 4283, N 30 (ч. 1), ст. 4590, N 30 (ч. 1), ст. 4596; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4320; 2013, N 17, ст. 2032, N 19, ст. 2319, N 27, ст. 3477, N 30 (ч. 1), ст. 4029, N 48, ст. 6165, N 52 (ч. 1), ст. 7002; 2014, N 42, ст. 5615; 2015, N 24, ст. 3370, N 29 (ч. 1), ст. 4359.

<2> Собрание законодательства Российской Федерации, Собрание законодательства Российской Федерации 2004, N 32, ст. 3342; 2006, N 15, ст. 1612, N 24, ст. 2601, N 52 (ч. 3), ст. 5587; 2008, N 8, ст. 740, N 11 (ч. 1), ст. 1029, N 17, ст. 1883, N 18, ст. 2060, N 22, ст. 2576, N 42, ст. 4825, N 46, ст. 5337; 2009, N 3, ст. 378, N 4, ст. 506, N 6, ст. 738, N 13, ст. 1558, N 18 (ч. 2), ст. 2249, N 32, ст. 4046, N 33, ст. 4088, N 36, ст. 4361, N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 650, ст. 652, N 11, ст. 1222, N 12, ст. 1348, N 13, ст. 1502, N 15, ст. 1805, N 25, ст. 3172, N 26, ст. 3350, N 31, ст. 4251; 2011, N 14, ст. 1935, N 26, ст. 3801, ст. 3804, N 32, ст. 4832, N 38, ст. 5389, N 46, ст. 6526, N 47, ст. 6660, N 48, ст. 6922; 2012, N 6, ст. 686, N 14, ст. 1630, N 19, ст. 2439, N 44, ст. 6029, N 49, ст. 6881; 2013, N 5, ст. 388, N 12, ст. 1322, N 26, ст. 3343, N 33, ст. 4386, N 38, ст. 4821, N 45, ст. 5822; 2014, N 12, ст. 1286, N 18 (ч. 4), ст. 2177, N 30 (ч. 2), ст. 4311, 4325, N 37, ст. 4974, N 42, ст. 5736, N 43, ст. 5901, ст. 5926; 2015, N 2, ст. 491, N 16, ст. 2394, N 17 (ч. 4), ст. 2571, N 20, ст. 2925.

2. Настоящие Требования устанавливают необходимые уровень знаний, умений, профессионального образования, стаж (опыт) работы по специальности работников. Необходимый уровень знаний и умений работников достигается посредством прохождения обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по соответствующим образовательным программам.

3. Настоящие Требования предъявляются к следующим профессиям и должностям работников: водитель транспортного средства категорий «B», «BE» (включая водителя легкового такси);

водитель транспортного средства категорий «C», «C1», «CE», «C1E» (далее — водитель грузового автомобиля);

водитель транспортного средства категорий «D», «D1», «DE», «D1E» (далее — водитель автобуса); водитель транспортного средства категории «Tb» (далее — водитель троллейбуса);

водитель транспортного средства категории «Tm» (далее — водитель трамвая); водитель автомобиля, осуществляющий перевозку опасного груза;

водитель автомобиля, осуществляющий перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза или сопровождающий данную перевозку;

водитель, управляющий транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

водитель автомобиля, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении;

диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта; контролер технического состояния автотранспортных средств;

контролер технического состояния городского наземного электрического транспорта; специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения; консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

4. К водителю транспортного средства категорий «B», «BE» предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

4.1. Водитель транспортного средства категорий «В», «ВЕ» должен знать:

Правила дорожного движения <1>, основы законодательства Российской Федерации в сфере дорожного движения и перевозок пассажиров и багажа;

<1> **Постановление** Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090 «О правилах дорожного движения»; Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 18, ст. 1985; 2001, N 11, ст. 1029; 2008, N 17, ст. 1882; 2011, N 42, ст. 5922; 2012, N 1, ст. 154, N 15, ст. 1780, N 30, ст. 4289, N 47, ст. 6505; 2013, N 5, ст. 371, 404, N 24, ст. 2999, N 31, ст. 4218, N 52 (ч. 2), ст. 7173; 2014, N 14, ст. 1625, N 21, ст. 2707, N 32, ст. 4487, N 44, ст. 6063, N 47, ст. 6557; 2015, N 1 (ч. 2), ст. 223, N 15, ст. 2276, N 17 (ч. 4), ст. 2568, N 27, ст. 4083.

основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств <1>;

<1> **Положение** Банка России от 19 сентября 2014 г. N 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (зарегистрировано Минюстом России 1 октября 2014 г., регистрационный N 34204) с изменениями, внесенными указанием Банка России от 24 мая 2015 г. N 3649-У (зарегистрировано Минюстом России 17 июня 2015 г., регистрационный N 37679)

основы безопасного управления транспортными средствами;

цели и задачи управления системами «водитель — автомобиль — дорога» и «водитель — автомобиль»; особенности наблюдения за дорожной обстановкой;

способы контроля безопасной дистанции и бокового интервала; порядок вызова аварийных и спасательных служб;

основы обеспечения безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения: пешеходов, велосипедистов;

основы обеспечения детской пассажирской безопасности;

последствия, связанные с нарушением **Правил** дорожного движения водителями транспортных средств; методики по оказанию первой помощи;

состав аптечки первой помощи (автомобильной) и правила использования ее компонентов;

назначение, устройство, взаимодействие и принцип работы основных механизмов, приборов и деталей транспортного средства соответствующей категории;

признаки неисправностей, возникающих в пути;

меры ответственности за нарушение **Правил** дорожного движения;

влияние погодно-климатических и дорожных условий на безопасность дорожного движения;

правила и инструкции по охране труда при техническом осмотре транспортного средства соответствующей категории и обращении с эксплуатационными материалами, правила эксплуатации транспортного средства.

4.2. Водитель транспортного средства категорий «В», «ВЕ» должен уметь:

безопасно и эффективно управлять транспортным средством соответствующей категории в различных условиях дорожного движения;

соблюдать **Правила** дорожного движения; контролировать свое эмоциональное состояние;

проверять техническое состояние транспортного средства;

устранять мелкие неисправности в процессе эксплуатации транспортного средства соответствующей категории, не требующие разборки узлов и агрегатов;

обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров транспортного средства соответствующей категории, их перевозку либо прием, размещение и перевозку багажа;

выбирать безопасные скорость, дистанцию и интервал в различных условиях дорожного движения; использовать зеркала заднего вида при маневрировании;

прогнозировать возникновение опасных дорожно-транспортных ситуаций в процессе управления и совершать действия по их предотвращению;

своевременно принимать решения и действовать в сложных и опасных дорожных ситуациях; оказывать первую помощь пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии; использовать средства тушения пожара;

совершенствовать навыки управления транспортным средством соответствующей категории.

4.3. Водитель транспортного средства категорий «В», «ВЕ» должен иметь российское национальное водительское удостоверение соответствующей категории.

4.4. Водитель легкового такси должен иметь общий водительский стаж не менее трех лет. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы для иных водителей категорий «В», «ВЕ» не предъявляются.

5. К водителю грузового автомобиля предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

5.1. Водитель грузового автомобиля дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям категорий «В», «ВЕ», должен знать:

назначение, устройство, взаимодействие и принцип работы основных механизмов, приборов и деталей грузового автомобиля (грузового автомобиля с прицепом (прицепами), включая полуприцепы и прицепы-роспуски);

правила и инструкции по охране труда при техническом осмотре грузового автомобиля (грузового автомобиля с прицепом (прицепами), включая полуприцепы и прицепы-роспуски), и обращении с эксплуатационными материалами, правила эксплуатации грузового автомобиля (грузового автомобиля с прицепом (прицепами), включая полуприцепы и прицепы-роспуски).

5.2. Водитель грузового автомобиля дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям категорий «В», «ВЕ», должен уметь:

контролировать безопасное размещение и крепление различных грузов; использовать в работе различные типы тахографов.

5.3. Водитель грузового автомобиля должен иметь российское национальное водительское удостоверение соответствующей категории.

5.4. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы водителя грузового автомобиля не предъявляются.

6. К водителю автобуса дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям категорий «В», «ВЕ», предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

6.1. Водитель автобуса должен знать:

особенности законодательства в области организации регулярных и нерегулярных перевозок пассажиров автобусами;

основы законодательства в области обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

6.2. Водитель автобуса должен уметь:

проверять техническое состояние транспортного средства перед выездом и после возвращения из поездки;

обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров, их перевозку, контролировать прием, размещение и перевозку грузов;

использовать в работе различные типы тахографов.

6.3. Водитель автобуса должен иметь российское национальное водительское удостоверение соответствующей категории.

6.4. К управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории «D» не менее одного года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы для иных водителей автобусов не предъявляются.

7. К водителям троллейбуса дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям автобуса, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

7.1. Водитель троллейбуса должен знать:

особенности законодательства в области организации регулярных перевозок пассажиров троллейбусами; правила технической эксплуатации электроустановок потребителей при эксплуатации электроустановок с

напряжением до 1000 вольт;

правила безопасности при эксплуатации электроустановок с напряжением до 1000 вольт; правила технической эксплуатации троллейбусов.

7.2. Водитель троллейбуса должен уметь:

устранять неисправности, не требующие разборки узлов и агрегатов, возникшие в пути, с помощью имеющегося инструмента, подключать и отключать штанги с токоприемниками к контактной сети;

заполнять документацию, связанную со спецификой эксплуатации троллейбуса.

7.3. Водитель троллейбуса должен иметь российское национальное водительское удостоверение соответствующей категории.

7.4. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы водителя троллейбуса не предъявляются.

8. К водителям трамвая дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям троллейбуса, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

8.1. Водитель трамвая должен знать:

особенности законодательства в области организации регулярных перевозок пассажиров трамваями; основы теории движения трамвая, силы, действующие на трамвай в движении и на кривых участках пути,

коэффициенты сцепления, сцепной вес трамваев; правила технической эксплуатации трамваев.

8.2. Водитель трамвая должен уметь заполнять документацию, связанную со спецификой эксплуатации трамвая.

8.3. Водитель трамвая должен иметь российское национальное водительское удостоверение соответствующей категории.

8.4. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы водителя трамвая не предъявляются.

9. К водителю автомобиля, осуществляющего перевозку опасного груза, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

9.1. В зависимости от типа управляемого транспортного средства, дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку опасного груза, должен знать:

общие требования, регулирующие перевозку опасных грузов; основные виды опасности;

информацию о защите окружающей среды при осуществлении контроля за перевозкой отходов; превентивные меры и меры по обеспечению безопасности при различных видах опасности;

меры, принимаемые в случае аварии (оказание первой помощи, обеспечение безопасности дорожного движения, основы использования защитного снаряжения, письменные инструкции и т.д.);

маркировку, знаки опасности, информационные табло и таблички оранжевого цвета; действия водителя при перевозке опасных грузов;

назначение и способы эксплуатации технического оборудования, установленного на транспортных средствах;

запрещение совместной погрузки в одно и то же транспортное средство или в один и тот же контейнер различных классов опасных грузов, а также грузов, не относящихся к категории опасных;

меры предосторожности, принимаемые при погрузке и разгрузке опасных грузов; информацию о мультимодальных перевозках;

правила обработки и укладки упаковок;

ограничения движения в тоннелях и инструкции по поведению в тоннелях (предотвращение происшествий, безопасность, действия в случае пожара или других чрезвычайных ситуаций и т.д.);

поведение транспортных средств во время движения, включая перемещение груза; специальные требования, предъявляемые к транспортным средствам;

обязанности и ответственность водителя при перевозке опасных грузов, а также гражданскую ответственность водителя;

меры безопасности, применяемые при перевозке опасных грузов.

9.2. В зависимости от типа управляемого транспортного средства дополнительно к умениям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку опасного груза, должен уметь:

оказывать первую помощь пострадавшим в случае инцидента с перевозимым опасным грузом; контролировать погрузку, разгрузку грузового автомобиля, перевозящего опасный груз;

принимать меры по локализации или ликвидации последствий дорожно-транспортного происшествия с перевозимым опасным грузом.

9.3. В дополнение к требованиям, изложенным в **пунктах 4.3** и **5.3** настоящих Требований, применительно к категории управляемых транспортных средств предъявляется требование к наличию свидетельства о подготовке водителя автотранспортного средства, перевозящего опасные грузы, выданного в соответствии с **приказом** Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 202 «Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки» (зарегистрирован Минюстом России 7 сентября 2012 г., регистрационный N 25404) с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 мая 2014 г. N 144 (зарегистрирован Минюстом России 17 июля 2014 г., регистрационный N 33137).

9.4. К управлению транспортными средствами, осуществляющими перевозку опасных грузов, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства соответствующей категории не менее одного года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения.

10. К водителю автомобиля, осуществляющему перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза или сопровождающему данную перевозку, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

10.1. В зависимости от типа управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза или сопровождающий данную перевозку, должен знать:

нормативные правовые акты, регулирующие перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

основы государственного регулирования и контроля за перевозками крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

нормативные акты, регламентирующие требования к транспортным средствам, перевозящим тяжеловесные и (или) крупногабаритные грузы, и автомобилям, их сопровождающим.

10.2. В зависимости от типа управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза или сопровождающий данную перевозку, должен уметь:

соблюдать ограничения и выполнять установленные предписания по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

осуществлять сопровождение перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

10.3. В дополнение к требованиям, изложенным в **пунктах 4.3** и **5.3** настоящих Требований, применительно к категории управляемых транспортных средств предъявляются следующие требования к стажу (опыту) работы: к водителю автомобиля, осуществляющему перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза,— наличие общего стажа (опыта) работы в качестве водителя не менее пяти лет, из которых не менее одного

последнего года — в качестве водителя транспортного средства соответствующей категории;

к водителю автомобиля, сопровождающему перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза,— наличие стажа (опыта) работы в качестве водителя автомобиля, осуществляющего перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза не менее одного года.

11. К водителю, управляющему транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, предъявляются следующие требования:

11.1. В зависимости от категории управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя легкового автомобиля, грузового автомобиля или автобуса водитель, управляющий транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, должен знать:

нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения; основы психологии и этики водителя;

технические характеристики и конструктивные особенности транспортных средств, оборудованных устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

нормативные правовые акты по пользованию средствами радиосвязи и устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

теоретические основы безопасного управления транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, в различных условиях.

11.2. В зависимости от категории управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя легкового автомобиля, грузового автомобиля или автобуса водитель, управляющий транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, должен уметь:

пользоваться средствами радиосвязи и устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

управлять транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, в различных условиях.

11.3. В дополнение к требованиям, изложенным в **пунктах 4.3, 5.3, 6.3, 6.4** настоящих Требований, применительно к категории управляемых транспортных средств предъявляется требование к наличию свидетельства о прохождении подготовки водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, утвержденной **приказом** Министерства образования и науки Российской Федерации от 18 августа 2010 г. N 866 (зарегистрирован Минюстом России 27 сентября 2010 г., регистрационный N 18554).

12. К водителю автомобиля, осуществляющего перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

12.1. В зависимости от типа управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении, должен знать:

основы правовых норм, регламентирующих перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом в международном сообщении;

основы регулирования и контроля транспортной деятельности, порядок лицензирования и допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок;

международные нормативные акты, регламентирующие технические и экологические требования к транспортным средствам, осуществляющим международные перевозки, режимы труда и отдыха водителей автомобилей, осуществляющих международные перевозки;

особенности обеспечения безопасности международных автомобильных перевозок особых видов грузов, процедуры заполнения таможенной документации;

порядок оформления документации при прохождении таможенного и других видов контроля; места, виды и методы проведения транспортного контроля.

12.2. В зависимости от типа управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении, должен уметь:

применять правовые нормы, регламентирующие перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом в международном сообщении;

проходить таможенные процедуры при организации перевозки различных видов грузов.

ПРИМЕЧАНИЕ.
Подпункт 12.3 **вступае**т в силу с 14 декабря 2018 года.

12.3. В дополнение к требованиям, изложенным в **пунктах 4.3, 5.3, 6.3** настоящих Требований, применительно к категории управляемых транспортных средств предъявляется требование к наличию свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика, выданного в соответствии со с**татьей 5** Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств — участников СНГ<1>, и **решением** Экономического совета СНГ от 12 декабря 2008 г. «О Единых требованиях к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств — участников СНГ».

<1> **Распоряжение** Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2006 г. N 1605-р «О подписании Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств — участников СНГ» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, N 49 (ч. II), ст. 5242).

12.4. К управлению транспортными средствами, осуществляющими перевозку пассажиров в международном сообщении, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства соответствующей категории не менее одного года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения. Требования к стажу (опыту) работы водителя, осуществляющего перевозки грузов в международном сообщении (за исключением опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов), не предъявляются.

13. К диспетчеру автомобильного и городского наземного электрического транспорта предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

13.1. Диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта должен знать: основы транспортного и трудового законодательства;

нормативные акты по вопросам организации оперативного управления движением автомобильного транспорта;

порядок оформления и обработки путевого листа, учет технико-эксплуатационных показателей;

схему дорог и их состояние на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

требования завода — изготовителя транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер, по технической эксплуатации автомобилей;

графики работы водителей на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

тарифы и правила их применения на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

основы экономики, организации труда и производства;

расстояния перевозок и характер дорожных условий на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

расписания движения и остановочные пункты на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

маршрутную сеть и условия движения, обеспечивающие безопасность перевозки; правила и инструкции по охране труда, противопожарной защиты.

13.2. Диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта должен уметь: организовывать и контролировать работу водителей и выполнение ими сменного плана и задания по перевозкам;

принимать необходимые меры по обеспечению безопасности дорожного движения автомобилей (трамваев, троллейбусов);

инструктировать водителей об условиях и особенностях перевозок на маршрутах, уделяя при этом особое внимание состоянию дорог, особенностям дорожного движения на отдельных участках в конкретных метеорологических условиях;

обеспечивать взаимодействие со всеми участниками перевозочного процесса с целью его оптимизации; принимать меры по ликвидации сверхнормативных простоев транспортных средств;

заполнять, выдавать и принимать путевые листы и другие документы, отражающие выполненную водителями работу, проверять правильность их оформления;

рассчитывать в путевых листах соответствующие технико-эксплуатационные показатели; выдавать плановые задания, регистрировать задания и заявки на перевозки;

составлять оперативные сводки и рапорты о работе и происшествиях за смену;

координировать работу автомобильного и (или) городского наземного электрического транспорта с другими видами транспорта;

принимать меры по включению резервных автомобилей в дорожное движение на маршруте взамен преждевременно сошедших с маршрута по техническим или другим причинам, оперативному переключению автомобилей с маршрута на маршрут, на другой путь следования в связи с ремонтом дорог;

проверять правильность оформления документов по выполненным перевозкам, координировать работу транспортных средств сторонних предприятий;

обеспечивать контроль и учет выполненных перевозок грузов и принимать меры по оперативному устранению сбоев транспортных процессов, сверхнормативных простоев в пунктах погрузки и выгрузки автомобилей, а также по загрузке порожних автомобилей в попутном направлении;

осуществлять оперативный учет, контроль работы погрузочно-разгрузочных механизмов предприятий и организаций, контролировать состояние подъездных путей, а также соблюдение водителями транспортной дисциплины;

организовывать в необходимых случаях оказание своевременной технической помощи подвижному составу на линии.

13.3. К диспетчеру автомобильного и городского наземного электрического транспорта предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальности, входящей в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта» <1>;

<1> **Приказ** Министерства образования и науки Российской Федерации от 29 октября 2013 г. N 1199 «Об утверждении перечней профессий и специальностей среднего профессионального образования» (зарегистрирован Минюстом России 26 декабря 2013 г., регистрационный N 30861) с изменениями, внесенными приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 14 мая 2014 г. N 518 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2014 г., регистрационный N 32461).

наличие диплома о среднем профессиональном образовании по специальностям, не входящим в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации диспетчера автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

13.4. Требования к стажу (опыту) работы не предъявляются.

14. К контролеру технического состояния автотранспортных средств предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

14.1 Контролер технического состояния автотранспортных средств должен знать:

нормативные акты по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава автомобильного транспорта;

нормативные акты в области безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте; устройство, технические характеристики, конструктивные особенности, назначение и правила эксплуатации автотранспортных средств и прицепов;

технические требования, предъявляемые к транспортным средствам, возвратившимся с линии и после проведения ремонта их узлов и агрегатов;

основы транспортного и трудового законодательства;

правила и инструкции по охране труда, противопожарной защиты.

14.2. Контролер технического состояния автотранспортных средств должен уметь:

контролировать техническое состояние автотранспортных средств и прицепов, возвращающихся на места стоянок с линии, а также после технического обслуживания и ремонта;

осуществлять контроль за графиками проведения технического обслуживания и плановых ремонтов автотранспортных средств;

оформлять техническую и нормативную документацию на повреждения и заявки на ремонт или устранение неисправностей с их соответствующей регистрацией;

обеспечивать соблюдение норм расхода эксплуатационных материалов;

организовывать доставку автотранспортных средств с линии (с объектов работ) на места стоянок в случаях аварии или дорожно-транспортных происшествий.

14.3. К контролеру технического состояния автотранспортных средств предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальности 23.02.03 «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта» без предъявления требований к стажу (опыту) работы;

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, входящим в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», за исключением специальности 23.02.03 «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта», с предъявлением требований к стажу (опыту) работы в области контроля технического состояния и обслуживания автотранспортных средств не менее одного года;

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, не входящим в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», и диплома о дополнительном

профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации контролера технического состояния автотранспортных средств. Требования к стажу (опыту) работы не предъявляются.

15. К контролеру технического состояния городского наземного электрического транспорта предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

15.1. Контролер технического состояния городского наземного электрического транспорта должен знать: нормативные акты по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава городского наземного

электрического транспорта;

нормативные акты в области безопасности дорожного движения и техники безопасности на городском наземном электрическом транспорте;

устройство, технические характеристики, конструктивные особенности, назначение и правила эксплуатации городского наземного электрического транспорта;

технические требования, предъявляемые к транспортным средствам наземного электрического транспорта, возвратившимся с линии и после проведения ремонта их узлов и агрегатов;

основы транспортного и трудового законодательства;

правила и инструкции по охране труда, противопожарной защиты.

15.2. Контролер технического состояния городского наземного электрического транспорта должен уметь: контролировать и проверять техническое состояние транспортных средств городского наземного

электрического транспорта, возвращающихся на места стоянок с линии, а также после технического обслуживания и ремонта;

осуществлять контроль за графиками проведения технического обслуживания и плановых ремонтов подвижного состава городского наземного электрического транспорта;

оформлять техническую и нормативную документацию на повреждения и заявки на ремонт или устранение неисправностей с их соответствующей регистрацией;

обеспечивать соблюдение норм расхода эксплуатационных материалов;

организовывать доставку транспортных средств с линии на места стоянок в случаях аварии или дорожно-транспортных происшествий.

15.3. К контролеру технического состояния городского наземного электрического транспорта предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальности 23.02.05 «Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики на городском наземном электрическом транспорте» без предъявления требований к стажу (опыту) работы;

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, входящим в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», за исключением специальности 23.02.05 «Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики на городском наземном электрическом транспорте», с предъявлением требований к стажу (опыту) работы в области контроля технического состояния и обслуживания городского наземного электрического транспорта не менее одного года; наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, не входящим в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации контролера технического состояния городского наземного электрического транспорта. Требования к стажу (опыту) работы не предъявляются.

16. К специалисту, ответственному за обеспечение безопасности дорожного движения, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

16.1. Специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, должен знать: нормативные акты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и перевозки пассажиров и

грузов;

основы трудового законодательства;

правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии, безопасности дорожного движения и противопожарной защиты;

назначение и основные технико-эксплуатационные характеристики подвижного состава автомобильного транспорта, погрузочно-разгрузочных механизмов и средств для контейнерных и пакетных перевозок;

правила технической эксплуатации транспортных средств;

методы планирования, учета и анализа автомобильных перевозок;

организацию процесса перевозок и труда водительского состава и других работников, занятых эксплуатацией автотранспорта;

порядок разработки и утверждения планов производственно-хозяйственной деятельности предприятия.

16.2. Специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, должен уметь: разрабатывать и проводить мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и контролировать их выполнение;

анализировать причины возникновения дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения, совершенных водителями юридического лица или индивидуального предпринимателя, в установленном порядке готовить отчеты о дорожно-транспортных происшествиях и принятых мерах по их предупреждению;

осуществлять сверку данных о дорожно-транспортных происшествиях, в которых участвовал подвижной состав предприятия, с данными Государственной инспекции по безопасности дорожного движения МВД России;

разрабатывать или участвовать в разработке проектов локальных нормативных актов юридического лица или индивидуального предпринимателя по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;

организовывать и проводить агитационно-массовую работу по безопасности дорожного движения в коллективе;

информировать водительский состав, инженерно-технических работников, органы управления юридического лица, индивидуального предпринимателя о состоянии аварийности, причинах и обстоятельствах дорожно-транспортных происшествий;

устанавливать причины и обстоятельства возникновения дорожно-транспортных происшествий, выявлять нарушения установленных требований по обеспечению безопасности дорожного движения;

контролировать допуск водителей к управлению только теми категориями транспортных средств, право управления которыми предоставлено им в соответствии с водительскими удостоверениями;

контролировать прохождение водителями обязательных медицинских осмотров;

организовывать проведение инструктажа водителей об особенностях эксплуатации транспортных средств в различных дорожных и климатических условиях;

контролировать соблюдение водителями режима труда и отдыха водителей; организовывать стажировку водителей и работу водителей-наставников;

организовывать работу кабинета (класса) безопасности дорожного движения по плану, утвержденному юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем.

16.3. К специалисту, ответственному за обеспечение безопасности дорожного движения, предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, входящем в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта» <1>, и прошедшему в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;

<1> **Приказ** Министерства образования и науки Российской Федерации от 12 сентября 2013 г. N 1061 «Об утверждении перечней специальностей и направлений подготовки высшего образо-

вания» (зарегистрирован Минюстом России 14 октября 2013 г., регистрационный N 30163) с изменениями, внесенными приказами Министерства образования и науки Российской Федерации от 29 января 2014 г. N 63 (зарегистрирован Минюстом России 28 февраля 2014 г., регистрационный N 31448), от 20 августа 2014 г. N 1033 (зарегистрирован Минюстом России 3 сентября 2014 г., регистрационный N 33947), от 13 октября 2014 г. N 1313 (зарегистрирован Минюстом России 13 ноября 2014 г., регистрационный N 34691), от 25 марта 2015 г. N 270 (зарегистрирован Минюстом России 22 апреля 2015 г., регистрационный N 36994).

наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, не входящем в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, и прошедшему в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность.

16.4. Требования к стажу (опыту) работы не предъявляются.

17. К консультанту по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

17.1. Консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом должен знать:

последствия, к которым могут привести аварии при перевозке опасных грузов, и основные причины аварий;

общие положения национального законодательства, международных конвенций и соглашений в области перевозки опасных грузов автомобильным транспортом;

классификацию опасных грузов (процедуру классификации растворов и смесей, структуру перечня веществ, классы опасных грузов и принципы их классификации, характер перевозимых опасных грузов, физические, химические и токсикологические свойства опасных грузов);

общие требования к упаковке, требования к цистернам и контейнерам-цистернам (типы, коды, маркировка,

конструкция, первоначальные и периодические проверки и испытания);

маркировочные надписи и знаки опасности, информационные табло и таблички оранжевого цвета (нанесение маркировки и знаков опасности на упаковки, размещение и снятие информационных табло и табличек оранжевого цвета);

документы, находящиеся на транспортном средстве (транспортные документы, письменные инструкции, свидетельство о допущении транспортного средства, свидетельство о подготовке водителя, копии любых документов об отступлениях, прочие документы) <1>, и порядок их оформления;

<1> Европейское **соглашение** «О международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (Женева, 30 сентября 1957 года). Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1994, N 7, ст. 508.

способ отправки и ограничения на отправку (перевозка полной загрузкой, перевозка навалом/насыпью, перевозка в контейнерах средней грузоподъемности для массовых грузов, контейнерные перевозки, перевозка во встроенных или съемных цистернах);

требования к перевозке пассажиров при перевозке различных опасных грузов;

требования по совместной погрузке различных классов опасных грузов и меры предосторожности, связанные с совместной погрузкой;

способы разделения грузов;

ограничения перевозимых количеств и изъятия в отношении количеств опасных грузов;

требования к обработке и укладке грузов (погрузка и разгрузка — коэффициенты наполнения — укладка и разделение);

требования к очистке и/или дегазации перед погрузкой и после разгрузки; требования к экипажу транспортного средства и профессиональной компетентности;

содержание письменных инструкций (применение инструкций и защитное снаряжение экипажа); требования, касающиеся наблюдения за транспортным средством (стоянка);

требования, касающиеся транспортного оборудования.

17.2. Консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом должен уметь:

выполнять процедуры, обеспечивающие соблюдение требований в отношении идентификации перевозимых опасных грузов;

обеспечивать соответствие транспортных средств особым требованиям, обусловленным характером перевозимых опасных грузов;

проводить процедуры проверки оборудования, используемого для перевозки опасных грузов или для погрузочно-разгрузочных операций;

организовывать подготовку к перевозке опасных грузов работников юридического лица или индивидуального предпринимателя, участвующих в процессе перевозки опасных грузов, и вести учет данной подготовки;

в случае аварии или происшествия применять надлежащие срочные меры по устранению их последствий; проводить служебное расследование обстоятельств серьезных аварий, происшествий или серьезных

нарушений, отмеченных во время перевозки опасных грузов или в процессе погрузочно-разгрузочных операций, и при необходимости подготовку соответствующих отчетов;

принимать необходимые меры к недопущению аварий, дорожно-транспортных происшествий или нарушений иных требований, предъявляемых к перевозкам опасных грузов;

учитывать нормативные и особые требования, связанные с перевозкой опасных грузов, при выборе и использовании услуг субподрядчиков или третьих сторон;

проводить проверку работников, занимающихся перевозкой опасных грузов, их погрузкой или разгрузкой, на знание ими правил безопасности перевозок опасных грузов;

проводить инструктажи работников, связанных с перевозкой опасных грузов, их погрузкой и разгрузкой; проверять наличие на транспортных средствах необходимых документов и оборудования для обеспечения

безопасности перевозок опасных грузов;

осуществлять проверку соблюдения требований, касающихся погрузочно-разгрузочных операций; составлять план обеспечения безопасности перевозки опасных грузов;

составлять ежегодный отчет для органов управления юридического лица или индивидуального предпринимателя по вопросам их деятельности, связанной с перевозкой опасных грузов.

17.3. К консультанту по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, входящем в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», и свидетельства о подготовке консультанта по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, выданного в соответствии с **приказом** Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203 «Об утверждении Порядка проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» (зарегистрирован Минюстом России 7 сентября 2012 г., регистрационный N 25407) с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 мая 2014 г. N 144 (зарегистрирован Минюстом России 17 июля 2014 г., регистрационный N 33137) (далее — приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203);

наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, не входящем в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации консультанта по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и свидетельства о подготовке консультанта по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, выданного в соответствии с **приказом** Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203;

наличие диплома о среднем профессиональном образовании по программам подготовки специалистов среднего звена, входящем в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», и свидетельства о подготовке консультанта по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, выданного в соответствии с **приказом** Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203;

наличие диплома о среднем профессиональном образовании по программам подготовки специалистов среднего звена, за исключением специальностей, входящих в укрупненную группу **23.00.00** «Техника и технологии наземного транспорта», и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации консультанта по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и свидетельства о подготовке консультанта по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, выданного в соответствии с **приказом** Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203.

17.4. К работникам, имеющим среднее профессиональное образование по программам подготовки специалистов среднего звена, предъявляются требования к стажу работы в области организации перевозок и управлению автомобильным транспортом не менее трех лет. К работникам, имеющим высшее образование, требования к стажу не предъявляются.

Прием экзаменов на получение права на управление мототранспортными средствами.

Окончание. Начало см. *Автошкола Профи | 2 и 3 номер 2016*

Права на скутер в Испании

Скутеры или мопеды очень распространены в Испании. Для тех, кто работает в центре города, они стали настоящим спасением от пробок и необходимости искать место для парковки автомобиля на переполненных центральных улицах. Мопеды или скутеры просты в управлении и не развивают высокой скорости, поэтому у многих возникает сомнение, нужны ли права на мопед в Испании. Да, нужны. Ниже мы подробно остановимся на этом вопросе.

Права на скутер в Испании можно получить Начиная с 15 лет. Однако перевозить пассажиров можно только по достижении 18 лет.

Процедура получения прав на скутер в Испании во многом схожа с получением водительских прав типа В и состоит из следующих этапов.

Прохождение психофизиологического теста в авторизованном центре.

Оплата государственной пошлины в размере около 40 евро.

Подача заявления с приложением медицинского заключения и подтверждения оплаты государственной пошлины.

Сдача теоретического экзамена (всего 20 вопросов, допускаются 2 ошибки).

Прохождение практического экзамена (проводится на закрытой площадке).

После успешной сдачи экзаменов — получение прав на вождение скутера в Испании.

Права на скутер относятся к категории АМ. Если у вас есть права В, действительные в Испании, получение прав категории АМ не требуется.

Основным отличием между скутером и мотоциклом является объем и, соответственно, мощность двигателя. До 50 куб. см — это скутер или мопед, от 50 куб. см — мотоцикл.

С практической точки зрения для городского вождения более удобен скутер, т. к. имеет удобную площадку для ног водителя за передним щитком и бак под сиденьем.

Права на мотоцикл в Испании относятся к категории А, при этом в зависимости от объема двигателя выделяются подкатегории. Самой простой является категория А1, выдается водителям с 16 лет, для мотоциклов объемом двигателя от 50 до 125 куб. см. Если у вас есть водительские права категории В, действительные в Испании, и стаж вождения превышает 3 года, то получать категорию А1 не требуется.

Нидерланды

Категория АМ (мопед).

Транспортное средство на экзамен предоставляет экзаменуемый или инструктор по вождению из автошколы, в которой последний проходил обучение. Экзаменуемый должен иметь шлем с защитными очками.

Практический экзамен на мопеде занимает не менее 45 минут. В это время входит знакомство с экзаменатором, проверка удостоверяющего личность документа, ознакомление с результатами теоретического экзамена, инструктаж. Экзаменуемому выдается радиопринимающее устройство, через которое экзаменатор поддерживает с ним связь во время экзамена.

Первоначальные навыки управления мопедом на закрытой от движения площадке не проверяются.

Непосредственно поездка в условиях дорожного движения длится не менее 25 минут. Экзаменатор следует за экзаменуемым на мопеде или мотоцикле и дает различные задания, контролируя их выполнение.

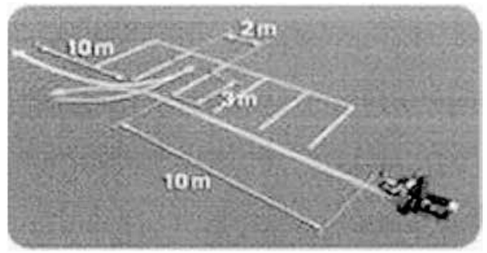
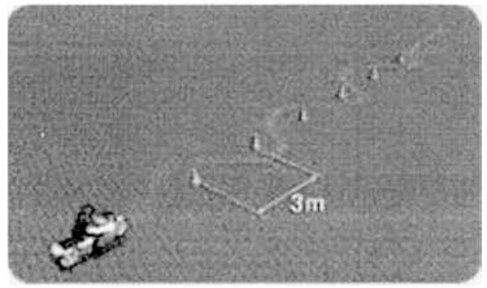
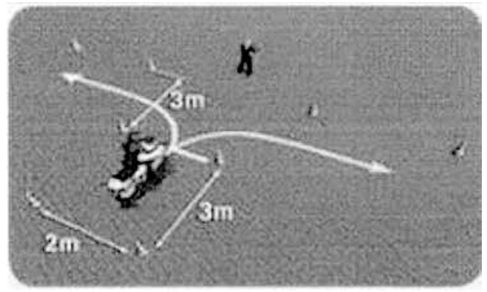
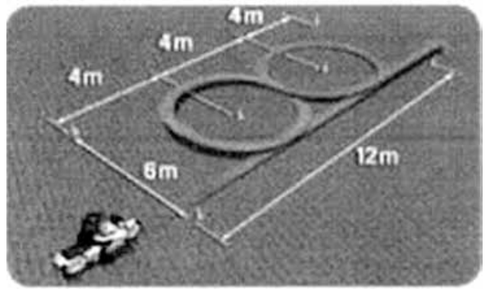
Обязательно проверяется умение самостоятельно и уверенно управлять мопедом на предельно допустимых скоростях, выполнять обгон, проезжать перекрестки, в том числе и с круговым движением, правильно реагировать на изменение дорожной ситуации.

Категория А, А1 (мотоцикл)

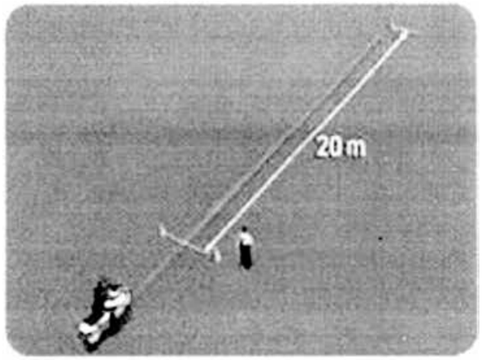
Транспортное средство на экзамен предоставляет экзаменуемый. Экзаменуемый должен иметь мотоциклетный шлем стандартного образца, с защитным стеклом или защитными очками, высокие ботинки или сапоги, мотоперчатки, плотные брюки и куртку с рукавами.

Экзаменуемый должен предъявить экзаменатору документ, удостоверяющий личность, экзаменационный сертификат с положительным результатом сдачи теоретического экзамена (Theoriecertificaat) или водительское удостоверение категории В, выданное в Нидерландах, свидетельство о регистрации ТС установленного в Евросоюзе образца.

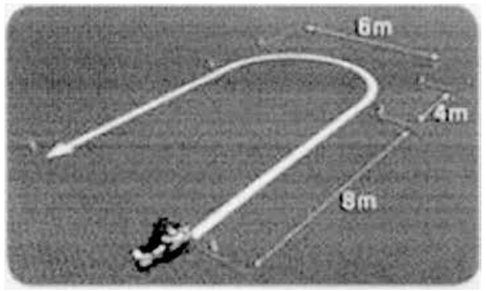
Затем экзаменуемому предлагается выполнить семь упражнений на закрытой от движения площадке для оценки первоначальных навыков управления мотоциклом, 4 обязательных и три дополнительных на выбор экзаменатора. Обязательно выполняется по одному упражнению на маневрирование, на баланс, на скоростное маневрирование и на торможение плюс три любых на выбор. В случае, если какое-либо из упражнений не выполнено, разрешается его переделать 1 раз. Если не выполнено два упражнения или одно не выполнено дважды, экзамен считается не сданным.

Упражнения на маневрирование.	
	Парковка задним ходом В пешем порядке, ведя мотоцикл, припарковать его задним ходом в пределах отмеченного прямоугольника 2Х3 метра.
	Медленный слалом Провести мотоцикл между 7 стойками не задев их,объехав первую слева.
	Выезд со стоянки Выехать с обозначенной разметкой стоянки, совершив крутой поворот налево, затем направо.
	Восьмерка В пределах, ограниченных разметкой, провести мотоцикл по траектории «восьмерка»

Упражнения на баланс

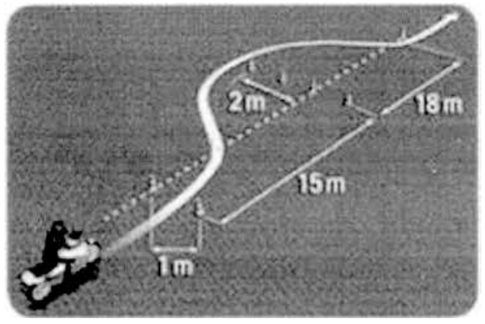


Медленное движение по прямой
Проехать 20 метров по прямой на первой передаче,не снимая ног с подножек и не отклоняясь от траектории

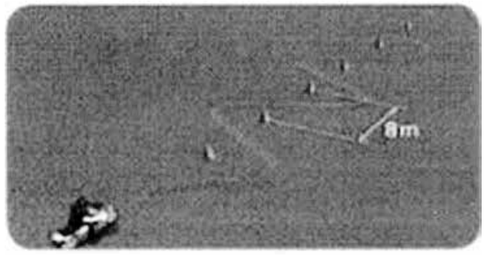


Половина поворота
(влево и вправо)
На второй скорости совершить повороты влево и вправо.

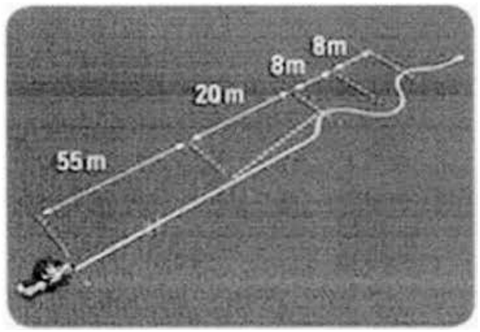
Упражнения на скоростное маневрирование



Быстрый слалом
На скорости не менее 30 км/час объехать 7 последовательно расположенных разметочных конусов. Расстояние между конусами 8 м.

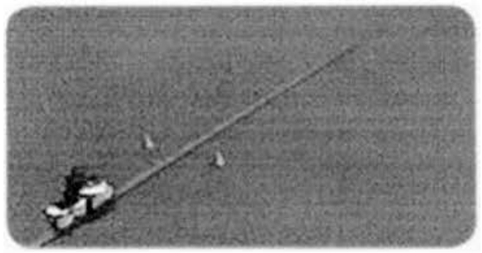


Объезд препятствия на скорости
Разогнав мотоцикл до 50 км/час, «увернуться» от препятствия, отклонившись от траектории влево, затем вправо и, объехав разметочные конуса, вернуться к первоначальной траектории.

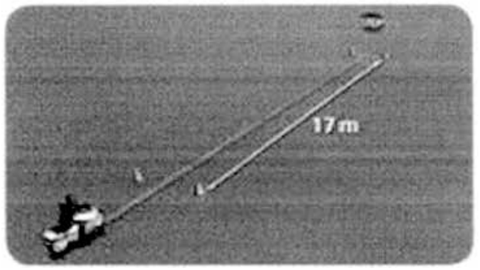


Объезд препятствия с торможением Разогнать мотоцикл до 50 км/час затем, затормозив и снизив скорость до 30 км/час, объехать три последовательно расположенных друг за другом разметочных конуса.

Упражнения на торможение



Торможение
Проехать между двумя разметочными конусами на скорости 50 км/час, затем притормозить и продолжить движение на первой передаче, сохраняя равновесие.



Точная остановка
Разогнать мотоцикл до 50 км/час и остановиться на расстоянии не более 0,5 м от обозначенной стоп- линии. **(УПРАЖНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ)**

Непосредственно поездка в условиях дорожного движения длится не менее 35 минут. Экзаменатор следует за экзаменуемым на автомобиле и по радиосвязи дает различные задания, контролируя их выполнение. Приветствуется присутствие на экзамене инструктора по вождению. Он должен находиться в автомобиле экзаменатора и учитывать ошибки экзаменуемого с целью проведения над их исправлением в последующем.

Обязательно проверяется умение самостоятельно и уверенно управлять мотоциклом на предельно допустимых скоростях, при различном движении, на дорогах в населенном пункте так и вне его, двигаться в «пробке». Экзаменуемый должен выполнять обгон, проехать перекрестки, в том числе и с круговым движением.

Какой-либо перечень ошибок или таблица штрафных баллов официально отсутствует или не публикуется, поэтому умение управлять мотоциклом оценивается экзаменатором субъективно.

Серьезной ошибкой, согласно сведений, полученных на автомобильных форумах, считается несвоевременное включение (выключение) сигнала поворота.

Финляндия

Правила приема практического экзамена регламентированы постановлением от 12.12.2013 «Tieliikenne: Kuljettajantutkinnon ajokoe» года, созданным на основании Закона «О водительском удостоверении» 386/2011 с изменениями 1081/2012, реализующими законодательство Европейского Союза: директиву 2006/126/ЕС Европейского Парламента и Совета и директивы Еврокомиссии 2013/47/EU и 2012/36/EY)

Перед началом экзамена по вождению экзаменуемый должен продемонстрировать, что он готов к

безопасному управлению транспортным средством, и пройти инструктаж.

Экзаменуемый на получение права на управление мопедом (категория АМ) должен предоставить на экзамен технически исправное ТС, оснащенное зеркалами заднего вида, и иметь защитный шлем. Экзаменуемый на право получения водительского удостоверения категорий (подкатегорий) Al, A2, и А кроме шлема должен иметь защитные очки, перчатки и высокие ботинки, защитную одежду (мотоэкипировку) и предъявить экзаменатору исправное ТС: проводится выборочная проверка состояния покрышек, привода (цепи, карданной или ременной передачи), работы внешних световых приборов, на закрытой от движения ровной площадке продемонстрировать работу тормозов (тормоза).

Затем экзаменуемый должен пройти экзаменационные испытания на закрытой от движения площадке, имеющей специальную разметку.

Экзаменуемые на получение категории АМ должны выполнить следующие упражнения:

- управление на малой скорости, скоростное
- маневрирование с уклонением вправо и влево (рис 11), экстренное торможение. Кроме того, может быть предложено на выбор: разворот с парковкой (если ТС имеет заднюю передачу) и слалом (змейка).

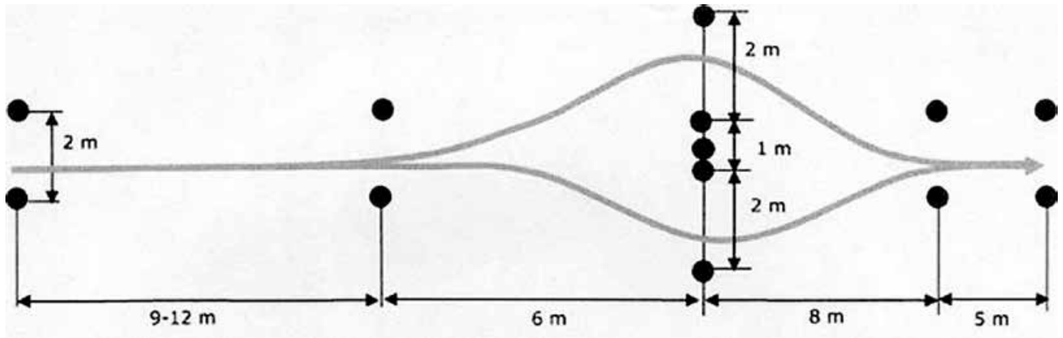


Рис. 11

Экзаменуемые на получение категории (подкатегорий) А1, А2, А должны выполнить следующие упражнения: управление на малой скорости, слалом (змейка с восьмеркой) рис. 12, уклонение от препятствия на скорости, скоростное маневрирование, экстренное торможение в заданной точке.

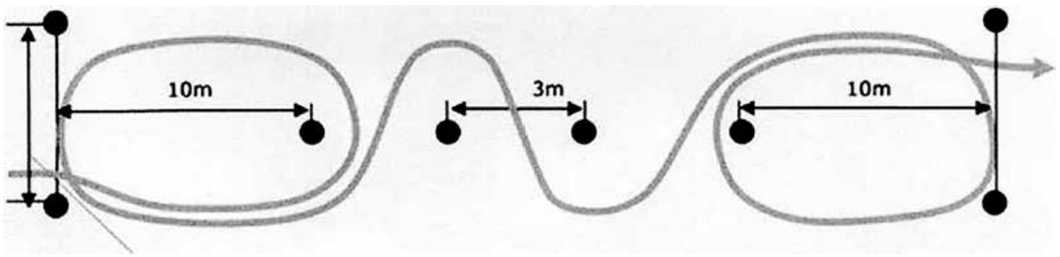


Рис. 12

Экзамен прекращается и считается не сданным в случае, если дальнейшее его продолжение создает опасность для экзаменуемого и других лиц.

Каждое из упражнений допускается выполнить не более двух раз. Упражнение считается не выполненным в случае, если ТС выехало за пределы упражнения, экзаменуемый в процессе выполнения коснется ногой земли, превысит скорость прохождения упражнения «управление на малой скорости».

В случае успешной сдачи экзаменационных испытаний на закрытой площадке экзаменуемый допускается к экзамену по вождению в условиях дорожного движения. Экзаменатор знакомит экзаменуемого с маршрутом движения, который должен охватывать различные по типу дороги в населенных пунктах и вне. Продолжительность поездки для категории АМ не должна быть менее 45 минут, для категории А (Al, A2) - менее 50 минут. Оценивается умение независимо, безопасно и уверенно управлять транспортным средством.

Серьезными ошибками считается:

- неумение прогнозировать ситуацию, взгляд только «перед собой»;
- отсутствие контроля над обстановкой сзади при торможении, снижении скорости, контроля «слепой зоны» поворотом головы при перестроении;
- большой радиус при повороте на перекрестках.

В случае, если действия экзаменуемого создают угрозу безопасности экзаменуемого или других участников дорожного движения, экзамен прекращается.

Соединённые штаты Америки

В каждом штате США установлен свой порядок выдачи водительских удостоверений. При этом лицо, переносящее свое место жительства из штата в штат, обязано заменить свое водительское удостоверение (driving license) на водительское удостоверение по месту нового жительства. Существенно порядок сдачи экзаменов на получение права на управление ТС в различных штатах не отличается. При этом прохождение экзамена в условиях реального дорожного движения при получении водительского удостоверения любой категории (класса) является обязательной процедурой.

Штат Вирджиния

Любой водитель штата Вирджиния, управляющий мотоциклом должен иметь в водительском удостоверении отметку о наличии у него класса «М», «М2» или «М3». Эти категории указывают, каким из трех видов мототехники может управлять владелец водительского удостоверения. К классу «М» относятся двух и трехколесные мотоциклы без ограничений по мощности и массе, классу «М2» - двухколесные мотоциклы с ограниченными эксплуатационными характеристиками (с объемом двигателя до 350 куб.см), «М3» - трехколесными мотоциклами с ограниченными эксплуатационными характеристиками.

Для того, чтобы получить водительское удостоверение класса «М» лицам в возрасте от 19 лет или старше необходимо пройти проверку зрения, сдать тест (экзамен) на знание устройства, правил эксплуатации мотоцикла и правил дорожного движения, получить «ученическое» водительское удостоверение (learner's permit) на 30 дней, необходимое для приобретения навыков управления мотоциклом, сдать экзамен по проверке навыков управления мотоциклом в условиях дорожного движения.

В случае, если желающий получить водительское удостоверение прошел обучение (курсы) по программе подготовки водителей штата в учебной организации, имеющей соответствующую государственную лицензию, и имеет действующее водительское удостоверение штата на право управления другими видами транспортных средств, он освобождается от сдачи экзамена. Выданный учебной организацией по окончании обучения сертификат в течении 30 дней с момента выдачи можно использовать как временное водительское удостоверение для управления мотоциклами класса «М2» и «М3». По окончании 30 дневного срока необходимо явиться в центр обслуживания клиентов Департамента транспортных средств (DMV) штата для внесения необходимых изменений в водительское удостоверение. Сертификат действителен в течение одного года с момента завершения обучения.

Для того, чтобы получить водительское удостоверение класса «М», «М2» или «М3» лицам, не достигшим возраста 19 лет необходимо предоставить доказательство успешного завершения подготовки водителей штата в учебной организации, имеющей соответствующую государственную лицензию, пройти проверку зрения, сдать тест (экзамен) на знание устройства, правил эксплуатации мотоцикла и правил дорожного движения и экзамен по проверке навыков управления мотоциклом в условиях дорожного движения. Лицам до 19 летнего возраста на 9 месяцев выдается «ученическое водительское удостоверение», позволяющее управлять мотоциклом с определенными ограничениями. Это запрет на управление в темное время суток, употребление алкоголя даже в максимально разрешенном в штате количестве, перевозку пассажиров. По истечении этого срока, при отсутствии нарушений правил дорожного движения, «ученическое» водительское удостоверение меняется на постоянное.

Штат Нью-Йорк

Для передвижения на мотоцикле в штате Нью-Йорк жители штата должны иметь водительское удостоверение категории М, класса MJ (junior) или «ученическое» водительское удостоверение (learner's permit).

Существует несколько разных способов получить водительское удостоверение на право управления мотоциклом, которые зависят от того, есть ли у вас водительское удостоверение на право управления другими транспортными средствами штата Нью-Йорк или водительское удостоверение на право управления мотоциклом, выданное другим штатом.

Уже имеющие водительское удостоверение и достигшие возраста 21 год сдают письменный экзамен по правилам дорожного движения и получают «ученическое» водительское удостоверение (learner's permit) которое действительно в течение года, на класс «М»; лица до 21 года - класса «MJ». Класс «MJ» позволяет управлять мотоциклом с ограничениями по мощности до 350 куб.см. Не имеющие водитель-

ского удостоверения штата перед получением ученического водительского удостоверения должны пройти курс обучения вождению в учебных организациях, имеющих лицензию.

Замена ученического водительского удостоверения на постоянное осуществляется после сдачи road test (дорожного теста), проверки навыков управления мотоциклом в реальных дорожных условиях.

Мотоцикл на экзамен предоставляет экзаменуемый. Мотоцикл должен быть технически исправен, зарегистрирован в штате, застрахован. Страхование жизни и здоровья получающего водительское удостоверение в США обязательно.

Во время дорожного теста особое внимание обращается на умение управлять ТС и наблюдать за дорогой. Например: не сдать тест можно лишь не посмотрев через плечо при перестроении, а использовав только зеркала заднего вида. Оценивается «экологичность» вождения, правильный выбор передачи, не приветствуются резкие ускорения и торможения, соблюдение скоростного режима и выбор скорости в зависимости от дорожных и погодных условий.

Штат Индиана

В штате предусмотрено получение лицензии на право управления мотоциклом только для водителей, уже имеющих право на управление каким-либо видом транспортных средств и только после прохождения обучения без сдачи теоретического и практического экзаменов.

Курс обучения проводится инструкторами, имеющими лицензию штата, и занимает 6 часов. Обучение проводится на мотоцикле обучающегося. Он должен иметь действующее водительское удостоверение или водительское удостоверение ученика, выданное в штате Индиана, защитную экипировку, действующую страховку. Кроме того, необходимо иметь первоначальные навыки управления мотоциклом.

В процессе обучения совершенствуют имеющиеся навыки управления, учат правильно действовать в критических ситуациях, стратегически мыслить, прогнозировать различные дорожные ситуации.

Лицо, успешно закончившее обучение, освобождается от теоретического и практического экзамена при получении соответствующей категории к водительскому удостоверению.

Япония

Для получения водительского удостоверения на получение права на управление мопедом (50 куб.см) необходимо сдать письменный тест из 48 вопросов за 30 минут, проходной балл 90% правильных ответов, и пройти трехчасовой курс безопасного вождения. Экзамен по вождению не сдается.

Мотоциклы подразделяются на три категории: до 125 см3, до 400 см3 и большие мотоциклы. Для получения водительского удостоверения необходимо сдать письменный тест (кроме лиц, уже имеющих водительское удостоверение) и экзамен по вождению. Лица, прошедшие курсы безопасного вождения или имеющие водительское удостоверение от практического экзамена освобождаются.

Практический экзамен сдается на специально оборудованном автодроме. Автодром — закрытая от движения площадка с дорожной разметкой, светофором, железнодорожным переездом и фигурами для маневрирования.

Экзаменуемый должен выполнить: старт на подъеме, S-образный поворот, разгон до 3 передачи и торможение, скоростное прохождение змейки, езда стоя на подножке по неровностям (представляет собой подобие лестницы с расстоянием между перекладинами около метра, положенную на проезжую часть), проезд по колейной доске на малой скорости. Между этими испытательными упражнениями расположены участки автодрома, имитирующие перекресток со светофором, железнодорожный переезд, пешеходный переход.

Таиланд

По водительскому удостоверению Таиланда можно полноправно ездить в 10-ти странах, входящих в ASEAN (ассоциация государств Юго-Восточной Азии): Таиланд, Бруней, Индонезия, Сингапур, Малайзия, Вьетнам, Мьянма, Камбоджа, Филиппины, Лаос.

Тайские права на мотоцикл можно обменять в России на открытие категории А/А1 в ваших правах.

Если вы планируете находиться на территории Тайланда более 1 месяца, целесообразно получить местные тайские права, тем более процедура довольно проста и не ударит по кошельку.

В Департаменте сухопутного транспорта (**ДСТ** - аналог нашего ГАИ), как и во всех государственных учреждениях Таиланда ноги и плечи должны быть прикрыты одеждой.

После подачи документов (с 9 до 10 в любой рабочий день) вас отправят на физиологические тесты. Данное тестирование состоит из 3-х этапов:

1. **Тест на дальтонизм** — показывают кружочки разного цвета (жёлтый, зелёный и красный). Нужно правильно называть цвет. На английском;

2. **Тест на ощущение расстояния** — нужно с помощью электронного манипулятора выставить две палочки на одной линии;
3. **Тест на скорость реакции** — нога на педали газа, а при загорании красной лампочки, нужно быстро нажать на тормоз.

После тестов назначается сдача теории.

РАЗМЕРЫ ОСНОВНЫХ ШТРАФОВ В ТАЙЛАНДЕ ПО СОСТОЯНИЮ НА 2015 ГОД:

ШТРАФ за вождение без соответствующих прав в Тайланде — 1000 бат.

ШТРАФ за езду без шлема у водителя — 600 бат.

ШТРАФ за езду без шлема у пассажира (при наличии его у водителя) — 400 бат

Сдача теоретического экзамена на тайские права

С 2015 года тайское **ДСТ** усложнило процедуру сдачи теоретического экзамена на получения водительских прав Таиланда. Если раньше в билете было 20 вопросов с проходным процентом 75%, то сейчас это уже 50 вопросов и 90% ответов должно быть правильными.

В кабинете сдачи выдают карту доступа к тесту. На оборудованном месте (кресло с компьютерным блоком), карта инициализируется и начинается тест. **На все 50 вопросов дается 1 час времени**. После успешной сдачи выдается приглашение на практический экзамен на следующий день.

Практический экзамен — вождение мотоцикла на площадке

В **ДСТ** необходимо прийти к назначенному времени, получить в первом окошке вашу личную карточку и с ней отправиться на площадку.

Транспортное средство на практический экзамен предоставляет экзаменуемый. Наличие шлема и стандартного дресс-кода для государственного учреждений обязательно.

Рис.13

Практический экзамен состоит из 3-х этапов:

1. **Проезд по автодрому** со знаками и мостиком. (Проверяется включение поворотников, остановка перед знаком СТОП и при остановках ставить обе ноги на землю).
2. **Змейка** через фишки в обе стороны.
3. **Проезд по прямой узкой бетонной полосе** шириной 20 см. на небольшом возвышении. (рис. 13).

После успешной сдачи всех упражнений (повторная попытка на следующий день) и оплаты пошлины (155 бат) выдаются тайские водительские права на мотобайк (категории А), действительные на дорогах 10 стран Азии (с перспективой обмена этих прав на российскую категорию А/А1).

Заключение

В странах Евросоюза порядок сдачи экзамена на получение права на управление мототранспортными средствами существенно не различается.

До 2006 года для управления мопедами в ЕС водительское удостоверение не требовалось, кроме того в ряде стран ЕС мопедами было разрешено управлять подросткам, начиная с 14 лет. Однако показатели аварийности с участием этих транспортных средств отражали очень высокий риск ДТП с участием, в основном, молодых людей. Поэтому директивой ЕС введено общее по Евросоюзу водительское удостоверение категории АМ, выдаваемое, как минимум, после успешной сдачи теоретического. Установлен минимальный возраст для получения водительского удостоверения - 16 лет. Еврокомиссия оставила за государствами-членами право устанавливать для водителей 14 - летнюю планку минимального возраста, однако с таким удостоверением водитель мопеда до достижения 16 летнего возраста может ездить только по территории того государства, в котором он это удостоверение получил.

К практическому экзамену допускаются лица, прошедшие подготовку в автошколе и сдавшие теоре-

Сводная таблица. Прием практического экзамена на получение права на управление мототранспортными средствами.

Страна	1 этап (на закрытой площадке) Количество экзаменационных упражнений				2 этап (в условиях дорожного движения), время поездки (не менее)			
Германия	M	A1	A2	A	M	A1	A2	A
	4	8			13 мин.	25 мин.	25 мин.	25 мин.
	Примечание: при пересдаче сА1 на А2и с А2 на А предусмотрено 5 упражнений на площадке, 2 этап не проводится.							
Италия	AM	Кат.А1	Кат.А2	Кат.А3	AM	A1	A2	A3
	4				20 мин.			
Латвия	AM	A1	A2	A	AM	A1	A2	A
	8				нет	25 мин.		
Великобритания	AM	A1	A2	A	AM	A1	A2	A
	7				40 мин.			
Австрия	AM	A1	A2	A	AM	A1	A2 | A	
	4	8			25 мин.			
Швейцария	M	A1-50	A1-150	A	A1-50	A1-150	A	M
	нет, только ПДД	7			30 мин.			нет
Нидерланды	AM	A1 A2			AM		Кат. A1	Кат. A
	нет	7			25 мин.		35 мин.	
Финляндия	AM	A120	A1 I A2		AM	A120	A1	A2
	5				45 мин		50 мин	
Штат Вирджиния, США	M	M2 M3			M	M2	M3	
	нет				предусмотрен для лиц, не имеющих водительской лицензии			
Штат Нью-Йорк, США	M		MJ		M 1 MJ			
	нет				предусмотрен для лиц, не имеющих водительской лицензии			
Штат Индиана, США	Водительская лицензия с отметкой «МОТО»							
	не может получить лицо, не имеющее действующей лицензии штата на право управление какими-либо видами ТС				есть			
Япония	до 50 см3	до 125 см3	до 400 см3	свыше 400 см3	до 50 см3	до 125 см3	до 400 см3	свыше 400 см3
	нет	есть на автодроме с дорожными элементами			нет			

тический экзамен. Транспортное средство на экзамен предоставляет экзаменуемый. При этом сам экзаменуемый и транспортное средство должны быть застрахованы. ***Экзаменатор не несет ответственности в случае совершения экзаменуемым ДТП или получения им травм.***

Исправность ТС проверяется перед экзаменом экзаменатором. В случае обнаружения несоответствия установленным требованиям экзамен отменяется, а оплата за него не возвращается.

Экзаменуемый должен иметь защитную мотоциклетную экипировку: мотошлем, мотоперчатки, высокие ботинки, защитные штаны и куртку. Не имеющий такой экипировки до экзамена не допускается.

Практический экзамен разделен на три части.

Первая часть экзамена - тест на знание технической частит и органов управления мотоциклом.

Вторая часть - выполнение различных упражнений на специально подготовленной площадке.

Третья часть - управление ТС в условиях реального дорожного движения.

Необходимо отметить, что часть обязательных экзаменационных упражнений на площадке выполняется на скоростях 30 - 50 км/час, что позволяет экзаменатору принять обоснованное решение о возможности допуска экзаменуемого к управлению ТС в условиях реального дорожного движения.

Третий этап - управление мототранспортным средством в условиях реального движения.

На этом этапе экзаменатор следует за экзаменуемым на автомобиле (мотоцикле) и подает последнему команды по радио. Также экзаменатор может задать конечную точку маршрута, при этом экзаменуемый должен сам определить путь следования. Экзаменационный маршрут должен пролегать как по населенным пунктам, так и на шоссе. Замедленная езда на экзамене не допускается, экзаменуемый должен продемонстрировать свое умение управлять мотоциклом на дорогах с четырьмя различными скоростными режимами, в том числе и скоростную езду по автобану. Продолжительность экзамена - не менее 35 минут.

Рис. 14

При получении водительского удостоверения на право управления мопедом в ряде стран Евросоюза сдается теоретический экзамен, первый и третий этап практического экзамена.

В большинстве штатов США получить водительскую лицензию на право управления мотоциклом можно только лицам, уже имеющим право на управление каким-либо видом транспортных средств.

В бывших республиках Советского Союза, за исключением Латвии, Литвы и Эстонии, практический экзамен в условиях дорожного движения не проводится. Методика приема экзамена аналогична отечественной.

В 90-х годах в Чехословакии практиковалось обучение и прием экзамена в условиях дорожного движения с использованием дублирующих органов управления на мотоцикле (рис. 14). Однако в настоящее время такая техника при приеме экзаменов не применяется.

Автошкола
для руководителей, преподавателей и специалистов
Профи

Свидетельство о регистрации
ПИ № 77-15912
от 15 июля 2003г.

Журнал Автошкола Профи распространяется агентством ОАО Роспечать.
Подписной индекс 83110 в каталоге Роспечати.

Формат № ПД-4

Извещение

Ассоциация Юношеских Автомобильных Школ
(наименование получателя платежа)
7707109076 № **40703810100050010348**
(ИНН получателя платежа) (Номер счета получателя платежа)
АКБ «РОСЕВРОБАНК» (АО) г.Москва
(Наименованиебанка)
БИК 044525836 № **30101810445250000836**
(номер кор/с банка получателя платежа)
Подписка на журнал
для руководителей, преподавателей и специалистов
«Автошкола Профи»
(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа **2990** руб. 00 коп.

Кассир

Плательщик _____
(Ф.И.О. адрес плательщика)

(ИНН)

№
(номер лицевого счета (код) плательщика)

Формат № ПД-4

Извещение

Ассоциация Юношеских Автомобильных Школ
(наименование получателя платежа)
7707109076 № **40703810100050010348**
(ИНН получателя платежа) (Номер счета получателя платежа)
АКБ «РОСЕВРОБАНК» (АО) г.Москва
(Наименованиебанка)
БИК 044525836 № **30101810445250000836**
(номер кор/с банка получателя платежа)
Подписка на журнал
для руководителей, преподавателей и специалистов
«Автошкола Профи»
(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа **2990** руб. 00 коп.

Кассир

Плательщик _____
(Ф.И.О. адрес плательщика)

(ИНН)

№
(номер лицевого счета (код) плательщика)

Будьте внимательны при заполнении квитанции!
Не забудьте подробно и точно написать свой адрес, обязательно укажите почтовый индекс, фамилию, имя, отчество.

Факт оплаты подтвердите, направив копию квитанции по факсу: **8 495 623-70-45, 8 495 621-1253**
или эл. почтой: **olg.nikonowa2013@yandex.ru**

Уважаемые читатели журнала!

Ассоциация Юношеских автомобильных школ при поддержке Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Российской Федерации и Республики Крым открывает профильную смену для детей в летний оздоровительный сезон 2016 года в г. Евпатория, на базе оздоровительного центра «Фортуна».

Оздоровительный центр «Фортуна» расположен в курортной части города на берегу Черного моря, что даёт возможность детям совмещать занятия по автоделу с приятным отдыхом, прогулками по городу, окрестностям древнего города и, конечно, купанием в ласковом Черном море.

Ассоциация Юношеских Автомобильных школ более 15 лет проводит профильные смены на берегу Азовского моря в городе Ейске. Теперь у воспитанников ЮАШ и их друзей появилась возможность выбора.

Сегодня очень важно, чтобы наши дети хорошо усвоили законы дорожного движения, знали всю ответственность, которая ложится на них, как на полноправных участников дорожного движения, познакомились с деятельностью отрядов Юных инспекторов ГАИ, научились грамотно управлять велосипедом, мопедом, познали азы управления автомобилем. Все это возможно для ребят в профильной смене «Юный автомобилист».

Всю смену с ребятами работают профессиональные педагоги — воспитатели и тренеры, которые проводят занятия по безопасности дорожного движения.

Ассоциация также рассматривает вопросы отдыха детей вместе с родителями. Проживание детей в отряде, родителей в отдельном коттедже. Это дает возможность детям, которые сложно переносят разлуку с родителями даже непродолжительное время, быть вместе.

А занятия с детьми на автодроме делают отдых еще привлекательней.
Ждем ваши отзывы и предложения, возраст детей от 10 до 17 лет.

Свои заявки направляйте по адресу:

Ассоциация юношеских автомобильных школ
127051, г. Москва, Цветной бульвар 19, стр. 4
Тел. 8 495 623-7045; 8 495 621-1253
auash.m@gmail.com

CarPrice.ru

Продать машину за 30 минут?*

* 30 минут - длительность аукциона CarPrice

+7 (495) 134-68-68

www.carprice.ru