|  |
| --- |
| «УТВЕРЖДАЮ»Директор ЧОУ ДПО ТУККМаксимум\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ В. А. Захаровот «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2019г. |

##### **МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ**

по предмету: «**Организация и выполнение грузовых перевозок автомобильным транспортом**»

**Организация и выполнение грузовых перевозок автомобильным транспортом**

**Основные понятия:**

*груз* - материальный объект, принятый для перевозки в установленном порядке;

*грузоотправитель* - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной;

*грузополучатель* - физическое или юридическое лицо, управомоченное на получение груза;

*маршрут* - путь следования транспортного средства между пунктами отправления и назначения;

*перевозчик* - юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки пассажира, договору перевозки груза обязанность перевезти пассажира и доставить багаж, а также перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать багаж, груз управомоченному на их получение лицу;

*путевой лист* - документ, служащий для учета и контроля работы транспортного средства, водителя; расписание - график, устанавливающий время или интервалы прибытия транспортных средств в остановочный пункт либо отправления транспортных средств от остановочного пункта;

*скоропортящийся груз* - груз, сохранность которого при перевозке транспортным средством обеспечивается посредством соблюдения определенного температурного режима;

*специализированное транспортное средство*- транспортное средство, предназначенное и оборудованное для перевозки определенных видов грузов;

*терминал* - производственно-технологический комплекс, предназначенный для осуществления операций, связанных с перевозками грузов;

*транспортная накладная*- перевозочный документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза;

**ВВЕДЕНИЕ.**

На современном этапе развития мировой экономики автомобильный транспорт для большинства развитых стран является основным видом внутреннего транспорта и ключевым элементом транспортной системы в обеспечении экономического роста и социального развития этих стран.

Массовое применение автотранспортных средств повлекло за собой изменения во всех секторах экономики и в социальной сфере, на рынке труда, в градостроительной тактике, в организации розничной торговли, отдыха, в других аспектах жизни общества. При этом процесс автомобилизации принял по существу глобальный характер. В настоящее время в наиболее развитых странах 75-80% всего объема пассажирских и грузовых перевозок выполняется автомобильным транспортом.

В странах ЕС значительная доля (от 50 др 68 %) в объеме перевозок грузов выполняется коммерческими автопредприятиями, относящимися к так называемому транспорту общего пользования.

При перевозках грузов за рубежом особое внимание уделяется внедрению эффективных транспортно-логистических технологий: по терминальной системе, мультимодальным и интермодальным перевозкам с применением крупнотоннажных контейнеров, контрейлеров, транспортных пакетов. За последние 7-8 лет объемы таких перевозок в США, Германии, Франции, Японии увеличились более чем в 1,5 раза.

В России на этапе становления рыночных отношений сложились объективные предпосылки для ускоренного развития автомобильного транспорта. Возросло его влияние на развитие социально-экономической сферы страны. Так, при перевозках грузов установилась тенденция, подтверждающая практику зарубежных стран: средние темпы роста объемов автомобильных перевозок соответствуют средним темпам экономического роста, превышая при этом темпы роста объемов перевозок на других видах транспорта.

Известные преимущества автомобильного транспорта (обеспечение партионности, возможность организации работы «с колес», доставка «от двери до двери», скорость, гибкость, мобильность, надежность) позволяют рассматривать его как наиболее рыночно ориентированный вид транспорта. В сфере автомобильного транспорта функционируют более 450 тыс. хозяйствующих субъектов различных видов собственности и организационно-правовых форм.

Массовая автомобилизация страны обеспечила возможность формирования значительного числа рабочих мест не только на предприятиях автотранспортного комплекса, но и в других ресурсно обеспечивающих его деятельность отраслях экономики (автомобилестроение; металлургия, химическая промышленность, топливно-энергетический комплекс, торговля).

Автомобильный транспорт является одной из важнейших составляющих транспортного обеспечения безопасности государства в особый период.

Автомобильному транспорту нет адекватной замены при перевозках дорогостоящих грузов на небольшие и средние расстояния в транспортном обеспечении розничной торговли, производственной логистики, строительной индустрии, агрокомплекса, а также малого бизнеса, что подтверждается объемами перевозок грузов и значительной автотранспортной составляющей в стоимости продукции: в промышленности — не менее 15%, в строительстве — до 30%, в сельском хозяйстве и торговле — до 40%.

**1. Нормативные правовые акты, определяющие порядок перевозки грузов автомобильным транспортом**

Производственный процесс на автомобильном транспорте, заключающийся в перемещении грузов и пассажиров подвижным составом в пространстве и времени, называется автомобильными перевозками. Классификация перевозок служит основой учета, государственного регулирования лицензионной деятельности, а также стандартизации и сертификации перевозок грузов.

Стандартизация и сертификация являются основой для разработки методов повышения качества обслуживания и интенсификации работы грузового подвижного состава.

Существуют два вида автомобильных перевозок — грузовые и пассажирские. С 1990 г. центральным органом управления автотранспортной деятельностью в РФ является федеральный орган исполнитель¬ной власти — Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс РФ), который обеспечивает проведение государствен-ной политики и общее государственное управление и регулирова¬ние транспортного комплекса.

Регулирование деятельности транспортных предприятий выполняет Федераль¬ная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), которая имеет территориальные управления. Территориальные уп¬равления Федеральной службы по надзору непосредственно кон¬тактируют с организациями и индивидуальными предпринима-телями, работающими в сфере транспортного комплекса, и свою работу согласовывают с местными органами власти. В первую очередь это касается формирования государственного заказа на общественно необходимые перевозки, социально значимые пе¬ревозки и т. п.

Схема государственного регулирования деятельности автотранс¬портного предприятия без учета экономических факторов пред¬ставлена на [рис. 1](file:///F%3A%5C%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%82%D1%8B%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D0%B5%20%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B8%20%D0%92%202014%5Cnagl%5Cgruz%5C01.jpg).

Совокупность правовых норм, регулирующих имущественные и организационные отношения, в которые вступают АТП в процессе осуществления перевозок, технической эксплуатации и движения транспортных средств, составляют транспортное право ([рис. 2](file:///F%3A%5C%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%82%D1%8B%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D0%B5%20%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B8%20%D0%92%202014%5Cnagl%5Cgruz%5C02.jpg)).

Нормативно-правовые акты по организации автотранспортной деятельности можно классифицировать по направлениям: частное право в автотранспортной деятельности; организация грузовых и пассажирских перевозок; техническая эксплуатация подвижного состава; организация дорожного движения.

Нормативно-правовые акты по частному праву в автотранспортной деятельности включают:

Гражданский кодекс Российской Федерации;

Уголовный кодекс Российской Федерации;

Административный кодекс Российской Федерации;

Устав автомобильного транспорта;

Устав автомо¬бильного транспорта и городского наземного электрического транс-порта (в ред. Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ);

Закон об автотранспортной деятельности.

Нормативно-техническую документацию **по организации грузовых автомобильных перевозок составляют:**

Правила перевозок грузов автомобильным транспортом;

Унифицированные формы первичной учётной документации. По учёту работ в автомобильном транспорте;

Приказ Министерства Транспорта РФ от 30.06.2000 г. №68 «О введении путевой документации для индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте»;

Правила перевозок опасных грузов;

Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

Санитарные правила и нормы. Санитарные требования к транспортировке пищевых продуктов.

Инструкции министерств и ведомств по правилам перевозок отдельных видов грузов (боеприпасов, радиоактивных веществ и материалов и др).

Нормативно-техническая документация по безопасности дорожного движения:

Закон о безопасности дорожного движения;

Правила дорожного движения;

Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;

Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов –Приказ Министерства транспорта от 09.03.1995 г. №27;

Инструкция о проведении предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств. Приказ Министерства здравоохранения СССР от 29.09.1989 г. №555, приложение 9.

В настоящее время на территории РФ действует Устав автомо¬бильного транспорта и городского наземного электрического транс¬порта (в ред. Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ), кото¬рый является важнейшим документом, регламентирующим дея¬тельность субъектов автомобильного транспорта и отношения меж¬ду ними.

Устав состоит из восьми глав и 44 статей.

Глава 1. «Общие положения» (ст. 1—7) включает в себя основ¬ные понятия и определения, используемые в Уставе.

Глава 2. «Перевозки грузов» (ст. 8—18) устанавливает, что за¬ключение договора перевозки груза подтверждается транспорт¬ной накладной; определяет права и обязанности грузоотправите¬ля, грузополучателя и перевозчика по договору перевозки в отно¬шении предоставления груза и транспортных средств, выполнения ПРР, пломбирования транспортных средств (контейнеров), оп¬ределения массы груза, очистки транспортных средств (контей¬неров); устанавливает, что груз можно считать утраченным после 10 дней со дня приема груза (в городском и пригородном сообще¬нии) и после 30 дней со дня, когда груз должен был быть достав¬лен грузоперевозчиком в междугороднем сообщении.

Глава 3. «Регулярные перевозки пассажиров и багажа» (ст. 19—26) определяет виды регулярных перевозок пассажиров и багажа; ус¬танавливает, что заключение договора перевозки пассажира удо¬стоверяется билетом, сдача пассажиром багажа — багажной кви¬танцией, провоз пассажиром ручной клади за плату — квитанцией на провоз ручной клади; определяет правила перевозки детей, а также права пассажира и перевозчика при осуществлении регу¬лярных перевозок.

Глава 4. «Перевозки пассажиров и багажа по заказам» (ст. 27—30) устанавливает, что перевозка пассажиров и багажа по заказу осу¬ществляется на основании договора фрахтования (в письменном виде), в котором указывается маршрут перевозки; определяет пра¬вила изменения такого договора, а также права фрахтователя и фрахтовщика.

Глава 5. «Перевозки пассажиров и багажа легковыми такси» (ст. 31—33) устанавливает, что перевозка пассажиров и багажа лег¬ковым такси осуществляется на основании договора фрахтования (в устной форме); определяет права фрахтователя и фрахтовщика по этому договору.

Глава 6. «Ответственность перевозчиков, фрахтовщиков, грузо¬отправителей, грузополучателей, пассажиров, фрахтователей» (ст. 34—37) определяет пределы ответственности и основания осво¬бождения от ответственности.

Перевозчик, фрахтовщик несет ответственность в следующих случаях:

* за невывоз груза (непредоставление транспортного средства) перевозчик (фрахтовщик) оплачивает грузоотправителю (фрах¬тователю) штраф — 20% провозной платы, если иное не уста¬новлено договором;
* за несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера перевозчик оплачивает грузоотправителю за каждый полный час просрочки штраф: 5 % провозной платы (в пригородном и городском сообщении); 1 % среднесуточной провозной платы (в междугороднем сообщении), если иное не установлено договором;
* за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза перевозчик возмещает грузоотправителю ущерб в размере стоимости утрачен¬ного или недостающего груза или суммы, на которую понизилась стоимость груза, а также возвращает грузоотправителю или грузо¬получателю провозную плату, если она не входит в стоимость груза;
* за просрочку доставки груза перевозчик оплачивает грузоперевозчику штраф — 9 % провозной платы за каждые сутки про¬срочки (но не более размера провозной платы), если иное не ус¬тановлено договором. Просрочка исчисляется с 24 часов суток, когда должен был быть доставлен груз.

Грузоотправитель, грузополучатель, фрахтователь, пассажир несет ответственность в следующих случаях:

* за непредъявление для перевозки груза (отказ от пользования транспортного средства) грузоотправитель (фрахтователь) опла¬чивает перевозчику (фрахтовщику) штраф — 20 % провозной пла¬ты, если иное не установлено договором перевозки;
* за неуказание в транспортной накладной особых отметок о грузе грузоотправитель оплачивает перевозчику штраф — 20 % провозной платы, а также возмещает ущерб, причиненный пере¬возчику таким нарушением;
* за задержку (простой) транспортных средств (контейнеров), поданных под погрузку (выгрузку), грузоотправитель (грузополу¬чатель) оплачивает перевозчику за каждый полный час задержки (простоя) штраф: 5 % провозной платы (в пригородном и город¬ском сообщении); 1 % среднесуточной провозной платы (в меж¬дугороднем сообщении), если иное не установлено договором. При задержке (простое) СПС размер штрафа увеличивается в 2 раза.

Глава 7. «Акты, претензии, иски» (ст. 38— 42) устанавливает порядок предъявления претензий и исков перевозчикам (фрах¬товщикам), а также порядок их рассмотрения. Срок предъявления претензии равен сроку исковой давности и составляет 1 год. Пере¬возчик (фрахтовщик) обязан рассмотреть претензию и дать пись¬менный ответ на нее в течение 30 дней со дня ее получения.

Глава 8. «Заключительные положения» (ст. 43—44) определяет порядок применения Устава.

**Закон Российской Федерации «Об автотранспортной деятельности»**определяет правовые, организационные и экономические основы деятельности автомобильного транспорта, компетенцию государственной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и местного самоуправления по управлению автотранспортной деятельностью, а также права и обязанности граждан и юридических лиц, участвующих в автотранспортной деятельности и пользующихся автотранспортными услугами.

В главе 1 – Общие положения вводятся определения некоторых понятий:

**Автотранспортная деятельность**- комплекс работ и услуг, связанных с подготовкой, организацией и осуществлением автомобильных перевозок людей и грузов, включая транспортно-экспедиционные работы, техническую эксплуатацию автотранспортных средств и пр.

**Автотранспортные органы**- - федеральный орган исполнительной власти Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации или органы местного самоуправления, уполномоченные осуществлять функции управления автотранспортной деятельностью.

**Оператор**- гражданин или юридическое лицо, осуществляющее в установленном порядке определённый вид автотранспортной деятельности.

**Перевозчик**- оператор, заключивший в установленном порядке договор автомобильной перевозки пассажира или автомобильной перевозки груза.

**Клиент**- гражданин или юридическое лицо, пользующееся или намеренное воспользоваться услугами оператора на основании договора перевозки, договора транспортной экспедиции или иного договора, предусмотренного законодательством Российской Федерации.

**Автомобильная перевозка (пассажиров, грузов)** - перемещение пассажиров или грузов с использованием автотранспортных средств.

**Перевозки автомобильным транспортом общего пользования**- автомобильные перевозки, которые должны в соответствии с установленными для данного вида перевозок требованиями выполняться оператором по обращению любого гражданина или юридического лица.

Глава 2. Государственное управление автотранспортной деятельностью.

Глава 3. Виды автотранспортной деятельности:

Автомобильные перевозки пассажиров; Автомобильные перевозки грузов; Техническая эксплуатация автотранспортных средств. Могут выполняться на коммерческой основе и некоммерческие.

Глава 4. Допуск к осуществлению автотранспортной деятельности.

Глава 5. Регулирование конкуренции при осуществлении автотранспортной деятельности.

Глава 6. Требования к автотранспортным средствам и оборудованию.

Глава 7. Регулирование тарифов.

Глава 8. Обеспечение мобилизационной готовности и привлечение операторов к ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Глава 9. Перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

Глава 10. Перевозки грузов автомобильным транспортом.

Глава 11. Транспортная экспедиция при автомобильных перевозках грузов.

Глава 12. Агентирование при автомобильных перевозках грузов.

Глава 13. Заключительные положения.

Основным нормативным документом, определяющим взаимоотношения в сфере грузовых автомобильных перевозок, является **Гражданский кодекс Российской Федерации**(ГК РФ), ч. 2, гл. 40 «Перевозка». Гражданский кодекс предусматривает, что перевозка грузов осуществляется на основании договора перевозки. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

Кроме понятия «Договор перевозки груза» существует понятие «Договор об организации перевозок». Перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок.

По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объёме. В договоре об организации перевозок грузов определяются объёмы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчётов, а также иные условия организации перевозок

В ГК предусмотрено, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Правила перевозок грузов на автотранспорте конкретизируют и дополняют положения Устава AT. Основные пункты Правил могут быть использованы при составлении договоров с грузовладельца¬ми, так как основаны на большом практическом опыте выполне¬ния перевозок. Разделы Правил содержат основные обязанности и права участников транспортного процесса (перевозчика, грузо¬отправителя и грузополучателя), правила заключения договоров на перевозку грузов, правила приема грузов к перевозке, правила пломбирования грузов, правила выдачи грузов, правила переадресовки грузов.

**Документы на перевозку грузов.**

При выполнении перевозок на каждом АТС должны быть доку¬менты, которые относятся к документам строгой отчетности (име¬ют серию и учетный номер). В общем случае такими документами считаются путевой лист и товарно-транспортная накладная (ТТН) при перевозке гру¬зов товарного характера (имеющих стоимость).

Путевой лист является основным первичным документом, оп¬ределяющим совместно с ТТН показатели при учете работы ПС и водителя, начислении заработной платы водителю и расчетах за перевозки грузов.

Товарно-транспортная накладная представляется перевозчику грузоотправителем и является основным документом для списа¬ния груза грузоотправителем и оприходования его грузополучате¬лем. Грузоотправитель оформляет отдельную ТТН для каждого гру-зополучателя и каждой ездки АТС с обязательным заполнением всех реквизитов.

ТТН выписывается в четырех экземплярах:

первый – остается у грузоотправителя и предназначается для списания товарно-материальных ценностей;

второй, третий и четвертый, заверенные подписями и печатями (штампами) грузоотправителя и подписью водителя, вручаются водителю;

второй – сдается водителем грузополучателю и предназначается для оприходования товарно-материальных ценностей у получателя груза;

третий и четвертый, заверенные подписями и печатями (штампами) грузополучателя, сдаются организации - владельцу автотранспорта.

Третий экземпляр, служащий основанием для расчетов, организация - владелец автотранспорта прилагает к счету за перевозку и высылает плательщику - заказчику автотранспорта, а четвертый – прилагается к путевому листу и служит основанием для учета транспортной работы и начисления заработной платы водителю.

По грузам нетоварного характера, по которым не ведется складской учет товарно-материальных ценностей, но организован учет путем замера, взвешивания, геодезического замера, товарно-транспортная накладная выписывается в трех экземплярах:

первый и второй экземпляры передаются организации - владельцу автотранспорта. Первый экземпляр служит основанием для расчетов организации - владельца автотранспорта с грузоотправителем и прилагается к счету, а второй – прилагается к путевому листу и служит основанием для учета транспортной работы;

третий экземпляр остается у грузоотправителя и служит основанием для учета выполненных объемов перевозок.

**Требования к подвижному составу для международных перевозок.**Еще в самом начале широкого развития МАП в 1958 г. в Женеве было принято Соглашение о принятии единообразных усло¬вий утверждения и признания предметов оборудования и частей механических транспортных средств. Наша страна присоединилась к этому Соглашению в 1987 г., что обусловило введение у нас сертификации АТС.

В настоящее время разработано более 90 Правил ЕЭК ООН и более 50 Директив ЕС, которым должны удовлетворять новые АТС, перемещающиеся по европейским дорогам. Практически все эти Правила касаются производителей АТС. Перевозчика могут вол¬новать два Правила, относящиеся к экологичности ПС, и весовые и габаритные ограничения.

Правило № 49 накладывает ограничения на токсичность вы¬хлопных газов двигателя. Основные требования этого правила приведены в табл. 1.

Автотранспортное средство, отвечающее требованиям стандарта Евро-1, обозначается белой буквой U (umwelt) в зеленом кру¬ке, размещаемом на кабине, а требованиям Евро-2 — буквой S (supergrun).

Правило № 51 накладывает ограничения на уровень шума, про¬изводимого АТС. Уровень внешнего шума при разгоне АТС с двиг¬телем мощностью более 150 кВт не должен превышать 80 дБ, а при выпуске сжатого воздуха из пневмосистемы в атмосферу не более 72 дБ. Автотранспортное средство, отвечающее этим требовани¬ям, обозначается белой буквой L (larmarn) в зеленом кружке на кабине. Грузовики с еще более низким уровнем шума обознача¬ются буквой G (gerauscharm).

Комиссией по транспорту Европейского сообщества установлены следующие ограничения на габариты грузовых АТС (Дирек¬тивы 85/3, 86/360, 88/218, 89/338, 89/460, 89/461, 91/60, 96/53 ЕС и стандарт ISO 1726):

* высота не более 4 м;
* ширина не более 2,55 м (2,6 м для рефрижераторов и ПС с изотермическими кузовами);
* длина для одиночного АТС не более 12 м, для тягача с полу¬прицепом — 16,5 м, для автопоезда с прицепом — 18,75 м, с двумя прицепами — 25,9 м;
* о минимальный дорожный просвет должен быть не менее 160 мм и не менее 190 мм, если расстояние между осями прицепа состав¬ляет более 11,5 м;
* автопоезда с полуприцепом, общая длина которых превыша¬ет 15,5 м, должны обладать способностью выполнять разворот внут¬ри концентрических окружностей радиусом 12,5 и 5,3 м (кроме АТС, перевозящих автомобили).

**Требования ЕЭК ООН в части выбросов загрязняющих веществ для тяжелых грузовых автомобилей с дизельным двигателем, г/(кВт • ч)** ([таблица 1](file:///F%3A%5C%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%82%D1%8B%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D0%B5%20%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B8%20%D0%92%202014%5Cnagl%5Cgruz%5Ctab_01.jpg))

Предельные полные массы АТС и распределение полной массы по осям в соответствии с требованиями директив ЕС приведены в [таблице 2 (Весовые ограничения ЕС (данные в скобках для двойных шин и пневмоподвески))](file:///F%3A%5C%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%82%D1%8B%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D0%B5%20%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B8%20%D0%92%202014%5Cnagl%5Cgruz%5Ctab_02.jpg)

Ограничения на габаритные параметры, полные массы и допустимые осевые нагрузки в отдельных странах могут существенно отличаться от стандартов ЕС. Директивы ЕС не обеспечивают полного согласования, а лишь устанавливают определенную норму, которая должна быть принята каждым государством. Однако от-дельные страны оставляют в силе национальные нормативы, чтобы не допустить снижения эффективности перевозок или учесть местные дорожные условия. Например, в Бельгии допускается ширина АТС до 2,6 м. В Голландии максимальная полная масса для шестиосного ПС составляет 50 т, а в Финляндии для трехзвенного автопоезда — 60 т.

Согласно Директиве 3821/85 ЕС грузовые АТС, использующи¬еся для коммерческих перевозок, полной массой более 3,5 т дол¬жны быть оснащены аттестованным в ЕС тахографом.

АТС полной массой более 12 т согласно Директивам 92/6 и 92/24 ЕС должны иметь ограничитель скоростного режима, на¬строенный на предельную скорость 86 км/ч.

**Особенности перевозок скоропортящихся грузов в международ¬ном сообщении.** Основным документом, регламентирующим пере¬возку скоропортящихся грузов при МАП, является Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), подписанное в Женеве 1 сентября 1970 г.

В СПС дается основной перечень перевозимых продуктов и требования к температурному режиму для сохранения качества груза.