

Часто задаваемые вопросы о разрешениях ЕКМТ

- Штампы
- Повторяющиеся транспортные операции
- Сертификаты на тягачи и (полу-)прицепы
- Разрешения на борту
- Перевод сертификатов ЕКМТ
- Трактовка Статьи 3.16 Австрией, Грецией и Италией

Штампы

Обязательно ли, при выполнении транспортных операций между странами-членами ЕКМТ, иметь в бортовом журнале ЕКМТ печать таможенного органа страны загрузки?

В соответствии с правилами ЕКМТ, изложенными в Главе 5, статьях 5.9 и 5.11 "[Руководстве пользователя Многосторонней квотой ЕКМТ](#)", штамп может присутствовать в бортовом журнале, но это не обязательное требование:

- "5.9 Компетентные должностные лица, осуществляющие проверки, не вправе требовать наличия в бортовом журнале штампов всех транзитных стран, но могут принять решение поставить печать в бортовой журнал после проведения проверки. Держателю разрешения ЕКМТ не требуется иметь в бортовом журнале штампы всех транзитных стран".
- "5.11 Разрешение, бортовой журнал и сертификаты транспортных средств "ЕВРО IV безопасный", "ЕВРО V безопасный", "ЕЕV безопасный" или "ЕВРО VI безопасный" должны находиться на борту транспортного средства и предъявляться по требованию компетентных должностных лиц для проверки. Контрольные органы вправе затем проставить штамп в бортовом журнале".

Указанное Руководство не содержит какого-либо конкретного требования в отношении наличия в бортовых журналах штампов таможни или любых иных органов страны загрузки.

Тем самым удостоверяется, что наличие штампов на листах бортовых журналов, независимо от обстоятельств, не является обязательным.

Повторяющиеся транспортные операции

В некоторых случаях при выполнении третьего рейса между двумя странами, одной из которых является страна регистрации, контролирующие органы на пограничных пунктах страны-члена ЕКМТ, не являющейся страной регистрации, объявляют предупреждение/санкции за неправильное использование разрешения ЕКМТ, исходя из трактовки термина "только повторяющиеся транспортные операции".

В "[Руководстве пользователя Многосторонней квотой ЕКМТ](#)", определение "Повторяющиеся перевозки", Глава 1 (стр. 9), предусматривает следующее:

" – **Повторяющиеся перевозки:** исключительно перевозки между двумя Странами-членами вне страны регистрации".

В то же время статья 6.6 Главы 6 Руководства "Действие и изъятие" указывает:

"6.6 Разрешения могут быть изъяты органами, выдающими разрешения, в случае серьезных или неоднократных нарушений использования разрешений ЕКМТ, либо социальных норм или правил дорожного движения, а также в случаях недостаточного использования разрешения или использования его только для повторяющихся перевозок".

Тем самым удостоверяется, что перевозки между двумя странами, одной из которых является страна регистрации, не считаются повторяющимися транспортными операциями и, следовательно, не должны рассматриваться как неправильное использование разрешения. Кроме того, в случае повторяющихся рейсов за определение того, не используются ли разрешения недостаточно, и за принятие решения об их изъятии отвечают только компетентные органы страны регистрации.

Сертификаты на тягачи и (полу-) прицепы

Является ли необходимым, чтобы (полу-) прицеп соответствовал тем же или более высоким экологическим стандартам, что и само моторное транспортное средство, поскольку есть случаи, когда, например, некоторые контролирующие органы требуют для (полу-) прицепа сертификат ЕВРО III, или IV, либо V?

Как изложено в "[Руководстве пользователя Многосторонней квотой ЕКМТ](#)", Дополнение – Схема для грузовика "ЕВРО III безопасный" (стр. 121), Глава 9 – Схема для грузовика "ЕВРО IV безопасный" (стр. 33), Глава 10 – Схема для грузовика "ЕВРО V безопасный" (стр. 41) и Глава 11 – Схема для грузовика "ЕВРО VI безопасный" (стр. 53):

" (...) в отношении самого моторного транспортного средства и прицепа к нему существуют минимальные требования по безопасности. Поэтому при регистрации и испытании на пригодность к эксплуатации необходимо оформлять для прицепов отдельные сертификаты (см. Приложения 5 и 6)".

Эти сертификаты удостоверяют минимальные требования по безопасности. Требование о соответствии прицепа или полуприцепа нормам выбросов моторного транспортного средства (то есть ЕВРО III, или IV, или V, или VI) Руководством не предусмотрено и, следовательно, является неправомерным.

Разрешения на борту

Некоторые контролирующие органы Стран-членов ЕКМТ требуют, чтобы транспортное средство, которое въехало на территорию данной страны с разрешением ЕКМТ, имело на борту то же самое разрешение при выезде из страны, будь то груженым или порожним. Было несколько случаев, когда водителей штрафовали при выезде порожним из страны, не являющейся страной регистрации, без разрешения ЕКМТ, с которым они в нее въехали.

Как изложено в "[Руководстве пользователя Многосторонней квотой ЕКМТ](#)", Глава 4 – Использование разрешений ЕКМТ:

"4.1 Разрешение можно использовать всякий раз только для одного транспортного средства. Оно должно находиться на борту транспортного средства между пунктами погрузки (как только транспортное средство загружено) и разгрузки (когда транспортное средство разгружено) в случае груженого рейса, либо в течение всего порожнего пробега, предшествующего груженому рейсу или следующего за ним".

В то же время Глава 3 – Выдача и ограничения разрешений ЕКМТ - указывает:

"3.6 Разрешения ЕКМТ выдаются по национальным правилам автотранспортным предприятиям, которые должным образом уполномочены компетентными органами страны регистрации осуществлять деятельность оператора перевозок. Разрешения не содержат регистрационный номер транспортного средства и сопровождаются бортовым журналом.

То есть разрешение ЕКМТ должно оставаться на борту транспортного средства в течение всей поездки, а грузный или порожний рейс считается отдельной полной поездкой. Кроме того, автотранспортное предприятие вправе передать разрешение ЕКМТ от одного транспортного средства другому той же или более высокой категории Евро, принадлежащему этому предприятию. Следовательно, выполнение рейса с грузом по разрешению ЕКМТ не предполагает, что предыдущий или последующий порожний рейс был или будет осуществлен по тому же разрешению ЕКМТ

Порожний (или грузный) рейс без разрешения ЕКМТ между двумя Странами-членами ЕКМТ может регулироваться положениями их двустороннего (либо иного, например регионального) соглашения.

Перевод сертификатов ЕКМТ

Документы, которые должны быть на борту грузовика: Перевод сертификатов

Как указывается в "[Руководстве пользователя Многосторонней квотой ЕКМТ](#)", стр. iii, сертификаты на борту грузовика следует заполнить на одном из четырех языков: языке страны регистрации, французском, английском, немецком - с приложением перевода, как минимум, на другие два из этих языков (на бланках сертификата).

То есть этот перевод может быть только в виде соответствующего бланка сертификата и не требует ни заполнения, ни проставления печати.

Трактовка Статьи 3.16 Австрией, Грецией и Италией

Австрия, Греция и Италия подтвердили, что в нижеследующем примере Ситуация 1 отвечает их интерпретации Статьи 3.16, тогда как Ситуация 2 будет считаться нарушением и вести к соответствующим санкциям.

- | | |
|------------|---|
| Ситуация 1 | Грузовик с украинской регистрацией загружается на Украине и выгружается в Болгарии (первый рейс с грузом);
Затем он следует порожняком из Болгарии в Италию;
Принимает груз в Италии и возвращается на Украину. |
| Ситуация 2 | Грузовик с украинской регистрацией совершает порожний рейс из Украины в Болгарию;
Приняв груз в Болгарии, он прибывает в Италию (первый грузный рейс);
Загружается в Италии и возвращается на Украину. |

Примечание: Секретариат МТФ и Страны-члены вновь констатируют, что трактовка Италией и Грецией, к которой позднее присоединилась Австрия, первого грузного рейса не соответствует решению Министров от 2005 года или юридическому смыслу Статьи 3.16 (как разъяснено правовым директором ОЭСР).