

EuropeAid 2012/308-293

IDEA II

Транспортный диалог и взаимодействие сетей

ПРИЛОЖЕНИЕ Пятый промежуточный отчет о ходе реализации проекта

Декабрь 2015 г.



Проект реализуется TRT Trasporti e Territorio совместно с Panteia Group, Dornier Consulting GmbH и Луцким университетом



Содержание

1	Введение	2
2	Объем работы и предлагаемый подход	4
2.1	Объем работы.....	4
2.1.1	Сближение правовых основ с <i>acquis communautaire</i>	4
2.1.2	Присоединение к международным конвенциям и соглашениям.....	7
2.2	Подход.....	10
3	Оценка и результаты	14
3.1	Система баллов TRAC Lex (TRANsport Corridor Legislation).....	14
3.2	Результаты	16
3.2.1	Правовое сближение с <i>acquis communautaire</i>	16
3.2.2	Подписание международных конвенций и соглашений	25
4	Рекомендации	27
4.1	Сближение национального законодательства с <i>acquis communautaire</i>	27
4.1.1	Украина.....	27
4.1.2	Молдова	30
4.1.3	Грузия	33
4.2	Присоединение к международным конвенциям и соглашениям.....	37
4.2.1	Украина.....	37
4.2.2	Молдова	38
4.2.3	Грузия	38
4.2.4	Армения	38
4.2.5	Азербайджан	38
A.	Перечень правовых актов <i>acquis communautaire</i> в области автомобильного транспорта	40
B.	Перечень правовых актов <i>acquis communautaire</i> в области железнодорожного транспорта	46
A.	Автомобильный транспорт	20
B.	Железнодорожный транспорт	72



1 Введение

Настоящий документ, разработанный в рамках проекта IDEA II, соответствует Логической структуре проекта в части компонента правового сближения. Пилотная Дорожная карта по вопросам правового сближения инициирует выполнение третьего этапа предложенного подхода «Шаг третий - реализация методологии», подробно описанного в подразделе 3.2. «Сближение правовых норм» в Первоначальном отчете проекта IDEA II (2013 г.).

В ходе реализации предыдущего этапа проекта (Отчет IDEA II, октябрь 2014 г.) был представлен инструментарий правового сближения, в том числе, методические рекомендации по гармонизации законодательства, которые могут быть использованы для оценки и выявления пробелов на текущем уровне правовой гармонизации в странах ТРАСЕКА. Этот инструментарий предназначен для обеспечения реализации специальных целей проекта, таких как обучение и передача ответственности. Он способствует решению ключевых проблем, возникающих на пути гармонизации законодательства и правового сближения в странах ТРАСЕКА, предоставляя конкретную методологию и опыт в целях облегчения понимания контекста и смысла международного права и Свода законов ЕС.

Реализация методологии направлена на достижение нескольких целей:

- Осуществление подробного анализа пробелов в законодательстве каждой страны;
- Периодическая оценка регуляторного воздействия на текущую ситуацию;
- Углубление знаний экспертов по правовым вопросам в странах ТРАСЕКА.

Пилотная Дорожная карта по вопросам регуляторной аппроксимации основана на предложенной методологии. Осуществление детального анализа пробелов в законодательстве каждой страны было начато экспертами проекта в сентябре 2014 года.

Учитывая развитие отношений между ЕС и странами Восточного партнерства (Украина, Молдова, Грузия, Азербайджан и Армения) в течение прошлого года и подписание двусторонних соглашений, эксперты проекта IDEA II проанализировали текущий уровень регуляторной аппроксимации для каждой страны.

Пилотная Дорожная карта направлена на составление для стран плана, позволяющего достичь соответствия со Сводом законов Сообщества в области автомобильного и железнодорожного транспорта. Вот почему так важно определить стартовую точку на существующем уровне и выявить имеющиеся пробелы.



После этого вводного раздела документ «Пилотная Дорожная карта» структурирован следующим образом:

- В Разделе 2 представлен объем работы и предлагаемый подход.
- Раздел 3 содержит систему оценки, позволяющую оценить и сопоставить эффективность правового сближения.
- Раздел 4 описывает необходимые дальнейшие шаги для каждой из стран.

Имеются два приложения:

- Приложение I – Перечень законодательных актов Сообщества, применимых в Украине, Молдове и Грузии, с разделением на категории: А (автомобильный транспорт) и В (железнодорожный транспорт)
- Приложение II - Анкеты по законодательным актам Сообщества, включающие таблицы по каждому правовому акту из Приложения I.



2 Объем работы и предлагаемый подход

2.1 Объем работы

Масштаб работ включает два основных направления:

- Сближение правовых основ с *acquis communautaire*;
- Присоединение к международным конвенциям и соглашениям.

2.1.1 Сближение правовых основ с *acquis communautaire*

27 июня 2014 года руководители Украины, Молдовы и Грузии совместно со своими коллегами из ЕС подписали Соглашения об ассоциации, включающие Глубокое и всестороннее соглашение о свободной торговле (DCFTA).

В рамках Соглашений об ассоциации страны договорились осуществлять сближение их законодательства с законодательными актами ЕС и международными документами, указанными в Приложениях к соглашениям.

Цели регуляторной аппроксимации для этих трех стран сходны и имеют лишь незначительные различия.

В целях более эффективной реализации Соглашений об ассоциации каждая страна утвердила Национальный план действий, включающий меры по внесению изменений в законодательство соответствующей страны. Первое направление предстоящих работ, представленных в настоящем документе, основано на Национальных планах действий по реализации Соглашений об ассоциации.

Приведенный в Приложении I перечень законодательных актов ЕС отражает целевые правовые инструменты в области автомобильного транспорта (А) и в области железнодорожного транспорта (В).

Украина

15 сентября 2014 г. в Страсбурге Европейский парламент дал согласие на подписание Соглашения об ассоциации между ЕС и Украиной, включающее Глубокое и всестороннее соглашение о свободной торговле (DCFTA). 16 сентября 2014 г. Соглашение было ратифицировано парламентом Украины в Киеве.

17 сентября 2014 г. Распоряжением № 847-р Правительство Украины приняло решение об утверждении плана имплементации Соглашения об ассоциации с Европейским Союзом.



26 ноября 2014 г. Распоряжением № 1160-р Правительство одобрило предложение Министерства инфраструктуры по имплементации отдельных законодательных актов ЕС. В приложении к распоряжению приведены семь директив и три регламента в области автомобильного транспорта¹.

Министерство инфраструктуры также утвердило Генеральный ведомственный план (Загальний відомчий план) на период 2014-2017 гг. Приказом № 512 от 14 октября 2014 г.² Этот план определяет меры, сроки и рабочие группы, ответственные за имплементацию. Этим приказом определено создание различных рабочих групп, в том числе: по транспортной политике и инфраструктуре, безопасности и перевозке опасных грузов, авиационной отрасли, автомобильному транспорту и управлению дорожным движением, железнодорожной отрасли, морскому и речному транспорту, почтовой службе, туризму и складскому хозяйству.

Приказом Министерства инфраструктуры был создан Координационный совет по имплементации Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским Союзом.

Меры, которые будут реализованы в течение 2014-2017 гг., сгруппированы по следующим областям: транспортная политика и инфраструктура, перевозка опасных грузов, автомобильные и железнодорожные перевозки.

Вопросы, охватываемые указанными выше директивами и регламентами в рамках плана имплементации, регулируются рядом национальных законов:

- Закон об автомобильном транспорте
- Закон о дорожном движении
- Закон о перевозке опасных грузов
- Закон о транзите грузов
- Закон о транспортно-экспедиционной деятельности
- Закон об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств
- Кодекс об административных правонарушениях
- Закон о лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности.

¹ [Директива 92/6/ЕЭС](#) 2. [Директива 96/53/ЕС](#) 3. [Директива 99/62/ЕК](#) 4. [Директива 2002/15/ЕС](#) 5. [Директива 2003/59/ЕЭС](#) 6. [Директива 2006/22/ЕС](#) 7. [Директива 2009/40/ЕС](#) 8. [Регламент \(ЕЭС\) № 3821/85](#) 9. [Регламент \(ЕЭС\) № 561/2006](#) 10. [Регламент \(ЕС\) № 1071/2009](#)

² http://www.mtu.gov.ua/uk/action_plan/45802.html



Имеется целый ряд подзаконных актов, утвержденных правительством, министром транспорта и другими компетентными органами, которые регулируют имплементацию законов или технические вопросы.

Молдова

Молдова подписала Соглашение об Ассоциации с ЕС 2 июля 2014 года. Европейский парламент ратифицировал Соглашение 13 ноября 2014 года.

Правительство Молдовы утвердило Национальный план действий по имплементации Соглашения об ассоциации с ЕС 25 июня 2014 года.

Национальный план действий рассчитан на три года и отражает основные приоритеты сотрудничества в целях обеспечения политической ассоциации и экономической интеграции с ЕС.

Этот документ представляет собой исключительно важный инструмент мониторинга процесса интеграции с ЕС в течение ближайших трех лет. В частности, план предусматривает действия, которые должны предпринять ответственные институты, и необходимое для этого финансирование.

Транспортный сектор в части автомобильного и железнодорожного транспорта регулируется в Молдове следующими законодательными актами³:

- Кодекс железнодорожного транспорта (№ 309 от 17.07.2003);
- Кодекс автомобильного транспорта (№ 116 от 29.07.1998);
- Закон об автомобильных дорогах (№ 509 от 22.06.1995);
- Закон о дорожном фонде (№ 720 -XIII от 02.02.1996);
- Закон о транспорте (№ 1194-XIII от 21. 05. 97);
- Закон о безопасности дорожного движения (№ 131 от 07.06.2007);
- Закон о лицензировании отдельных видов деятельности (№ 451-XV от 30.07.2001).

³ http://mtid.gov.md/index.php?option=com_content&view=article&id=65&Itemid=80&lang=en



Грузия

Парламент Грузии единогласно проголосовал за ратификацию Соглашения об ассоциации, включая DCFTA 18 июля 2014 года. Европейский парламент дал свое согласие на ратификацию Соглашения об ассоциации между ЕС и Грузией 18 декабря.

3 сентября 2014 года Правительство Грузии одобрило Национальный план действий по имплементации Соглашения об ассоциации. Кроме того, был также разработан рассчитанный на три года план действий по реализации DCFTA. Министерство экономики и устойчивого развития Грузии будет координировать процесс реализации DCFTA и обеспечит регулярное сотрудничество с ответственными отраслевыми министерствами, государственными органами и заинтересованными сторонами.

Грузия должна сблизить свое национальное законодательство с законодательными актами ЕС и международными документами, указанных в Приложениях к Соглашению об ассоциации.

В рамках этого проекта были изучены следующие правовые акты Грузии:

- Закон о транспорте;
- Закон об автомобильном транспорте;
- Железнодорожный кодекс;
- Закон об автомобильных дорогах;
- Закон о безопасности дорожного движения;
- Закон о лицензировании предпринимательской деятельности.

Ряд подзаконных актов обеспечивает реализацию технического регулирования в транспортном секторе, в частности, перечень технических регламентов, приведенный в Приказе №1-1 / 883 Министра экономики и устойчивого развития Грузии.

2.1.2 Присоединение к международным конвенциям и соглашениям

Вторая тема настоящего документа охватывает пять стран-бенефициаров - Украину, Молдову, Грузию, а также Азербайджан и Армению, поскольку эти страны ТРАСЕКА реализуют механизмы Европейской политики соседства. Эти страны намерены присоединиться к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильного и железнодорожного транспорта, связанным с законодательством ЕС и соответствующим стратегии развития ТРАСЕКА.

Инструментарий, предложенный проектом IDEA II в Отчете о ходе реализации третьего этапа проекта (июль 2014 г.), включает Руководство по нормативно-правовой базе. В Главе 3 Руководства «Международные конвенции и соглашения» представлены общие



цели в области правовой гармонизации. В документе дано описание основных международных конвенций и соглашений.

Проект IDEA II также обращает внимание стран ТРАСЕКА на некоторые другие правовые инструменты в целях дальнейшего развития процесса международной гармонизации, а именно:

- **1975. Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП⁴**;
- **1998. Глобальное соглашение (ГТП)** или Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и / или использованы на колесных транспортных средствах («Параллельное соглашение»)⁵;
- **1970. Соглашение СТС** или Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок⁶.

Конвенция МДП отмечена в Плане действий ТРАСЕКА на 2010-2012 гг. в качестве общей цели.

В Плане действий ТРАСЕКА на 2013-2015 гг. сформулирована общая цель - присоединение к европейским конвенциям / соглашениям в области автомобильного транспорта и внедрение соответствующих требований и стандартов. По этой причине Глобальное соглашение и Соглашение СПС рекомендуются к подписанию и включены в настоящий документ.

В сфере железнодорожного транспорта План действий ТРАСЕКА на 2013-2015 годы предусматривает подписание и реализацию Приложения С к Конвенции КОТИФ - «Правила международных железнодорожных перевозок опасных грузов (RID)». В рамках уточнения текущего состояния правовые эксперты выяснили, сколько стран ТРАСЕКА присоединилась к КОТИФ⁷.

В дополнение к «Предложениям по совершенствованию правовой среды для развития морских магистралей и логистики» (Проект мастер-плана LOGMOS - Приложение I, октябрь 2013 г.), подготовленным в рамках проекта LOGMOS, Руководство по нормативно-правовой базе IDEA II рекомендует еще два соглашения:

⁴ https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A 16&chapter=11&lang=en

⁵ http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html

⁶ <http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp.html>

⁷ <http://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>



- **Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)⁸**, и
- **Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (Женева, 2 декабря 1972 г.)⁹**.

Ряд международных конвенций и соглашений указан в директивах и регламентах, являющихся целью Национальных планов стран по реализации Соглашений об ассоциации.

Регламент (ЕС) № 561/2006 Европейского парламента и Совета от 15 марта 2006 года о гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автомобильного транспорта, связан с **Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)** (Женева, 1 июля 1970 г.). Регламент включен в рамки Соглашений об ассоциации с Украиной, Молдовой и Грузией.

В то же время, ЕСТР было включено в План действий ТРАСЕКА на 2010 – 2012 гг.

ЕСТР является одной из основных тем в рамках текущего проекта «Безопасность дорожного движения II», стартовавшего в феврале 2014 года. Это соглашение было включено в настоящий документ, чтобы продемонстрировать подход к развитию коридора, поскольку оно вытекает из Регламента ЕС.

Другим предметом продолжающегося проекта «Безопасность дорожного движения II» является ДОПОГ (Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, подписанное в Женеве 30 сентября 1957 года). Это соглашение вытекает из Директивы 2008/68/ЕС, также включенной в национальные планы Украины, Молдовы и Грузии.

Директива 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета от 24 сентября 2008 г. о внутренних перевозках опасных грузов связана с тремя международными нормативными документами:

- **ДОПОГ: Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов**, подписанное в Женеве 30 сентября 1957 г.;
- **МПОГ: Правила международных железнодорожных перевозок опасных грузов в качестве Приложения С к Конвенции о международных железнодорожных перевозках грузов (КОТИФ)**, подписанной в Вильнюсе 3 июня 1999 г.;

⁸ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-17&chapter=11&lang=en

⁹ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-15&chapter=11&lang=en



- ВОПОГ: Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, заключенное в Женеве 26 мая 2000 г.

Участие стран в Европейском соглашении о международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, заключенном в Женеве 30 сентября 1957 года, и подписание Правил международных железнодорожных перевозок опасных грузов в качестве Приложения С к Конвенции о международных железнодорожных перевозках грузов (КОТИФ), заключенной в Вильнюсе 3 июня 1999 года, также было проанализировано и проиллюстрировано.

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) выходит за рамки автомобильных и железнодорожных перевозок, поэтому оно не является предметом настоящего исследования.

2.2 Подход

Поскольку объем работ сводится к двум основным направлениям - *acquis communautaire* и международные конвенции и соглашения - был реализован соответствующий подход.

В Приложении I, включающем два подраздела, определяется объем работ и целей по вопросам регуляторной аппроксимации на уровнях ЕС-ТРАСЕКА и ТРАСЕКА-ТРАСЕКА для каждой из стран - Украины, Молдовы и Грузии.

В ходе анализа текущей ситуации и разработки Пилотной Дорожной карты по сближению законодательства с *acquis communautaire* в рамках текущего этапа проекта были рассмотрены действующие кодексы и законы в области автомобильного и железнодорожного транспорта.

Эксперты по правовым вопросам составили анкеты перекрестной проверки текстов действующих национальных законодательных актов.

Оценка результатов анкетирования демонстрирует правовые и институциональные различия между существующим законодательством ЕС и национальным законодательством стран и выявляет пробелы в существующей правовой базе.

Указанный инструмент был подробно описан в Методологии сближения правовых норм (отчет о ходе реализации проекта IDEA II, 3-й этап).

Анкета составлена в виде таблицы, что облегчает ее использование.

- | |
|--|
| 1. Название правового акта ЕС, предмет и цель регулирования |
| 2. Название национального правового акта, предмет и цель регулирования |



3. Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве			
Основные положения законодательства ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречия)
а)	б)	в)	г)

Приложение II «Анкеты по законодательству ЕС» включает таблицы по каждому законодательному акту, упомянутому в Приложении I. Приводятся тексты основных положений правовых актов ЕС в качестве основы для сопоставления с соответствующими актами национального законодательства Украины, Молдовы и Грузии.

Анализируемые национальные законы каждой из стран перечислены в подразделе 2.1.1 настоящего документа. Источником информации по действующему национальному законодательству являются официальные веб-сайты парламентов или правительств стран на украинском, русском и грузинском языках.

Процесс анализа пробелов в законодательстве является непрерывным. Как отмечается в Методологии правовой гармонизации, *acquis communautaire* – это живой организм, и страны должны постоянно контролировать уровень регуляторной аппроксимации.

Именно поэтому Анкеты, приведенные в Приложении II, начинаются со строки с названием государства и датой применения инструмента. Таким образом, можно точно определить, какая из стран ТРАСЕКА провела анализ пробелов и когда, и какой правовой акт ЕС и национальный правовой акт действуют в данный момент.

Страна:	Дата:
---------	-------

Во второй строке указывается название Национального плана действий (при наличии такового) и дается ссылка на него.

Ссылка на Национальный план действий:			
---------------------------------------	--	--	--

Анкета на базе *acquis communautaire* позволяет определить, где именно имеются пробелы в национальном законодательстве.



Основной вопрос заключается в том, предусмотрены ли национальным законодательством положения, содержащиеся в соответствующей Директиве или Регламенте.

При ответе «да» пробелов нет, национальное законодательство сближено с европейским.

При ответе «нет» следующим шагом будет выявление противоречий между положениями закона ЕС и текстом национального закона.



Если в этом случае также отмечен ответ «нет», то пробел имеется, но национальный законодательный акт должен быть дополнен в целях достижения необходимого уровня регуляторной аппроксимации.

При наличии противоречия между правовым актом ЕС и национальным правовым актом национальное законодательство нуждается в пересмотре.



Этот подход обобщает лучшие практики регуляторной аппроксимации, реализованные с аналогичной целью в Болгарии, Румынии, Турции, Черногории, Хорватии и других странах. Это позволяет любой стране ТРАСЕКА реализовать механизмы, направленные на гармонизацию законодательства с основными принципами *acquis communautaire* в области транспорта, как это было определено в Стратегии развития коридора ТРАСЕКА на период 2006-2015 гг. (София, 02 мая 2006 г.).

В рамках следующего этапа проекта на совещании Экспертной группы по правовым вопросам будет подготовлен анализ пробелов в законодательстве остальных стран ТРАСЕКА. Кроме того, будут использоваться таблицы согласования, позволяющие ответить на вопрос **как именно** устранить пробелы путем предложения проекта положений соответствующих законов.

Второе направление Пилотной Дорожной карты - международные конвенции и соглашения - охватывает пять стран ТРАСЕКА: Украину, Молдову, Грузию, а также Азербайджан и Армению с точки зрения их присоединения к международным конвенциям и соглашениям. Текущая ситуация была проанализирована, выявлены



имеющиеся пробелы. Выводы и рекомендации для каждой страны приведены в Разделе 4 настоящего документа.



3 Оценка и результаты

3.1 Система баллов TRAC Lex (TRANsport Corridor Legislation)

Для оценки и сравнения эффективности правового сближения Консультантами была внедрена система баллов, демонстрирующая прогресс стран - Украины, Молдовы, Грузии, Армении и Азербайджана - в процессе сближения законодательства и способствующая выявлению и устранению имеющихся пробелов.

Для чего нужна оценка в баллах?

Необходимо иметь механизм, позволяющий странам оценить их усилия с точки зрения:

- Устранения пробелов между национальной правовой системой и *acquis communautaire*;
- Оценки степени регуляторной аппроксимации - полное соответствие, частичное соответствие или несоответствие;
- Визуализации достигнутого уровня регуляторной аппроксимации и измерения прогресса.

Что представляет собой начисление баллов?

Начисление баллов является методом измерения применительно к нескольким странам, ориентированных на достижение общей цели (в конкретном случае речь идет о трех соседних странах, стремящихся к правовому сближению).

Когда целесообразно начисление баллов?

Постоянно, поскольку правовое сближение представляет собой непрерывный процесс. Требуется периодическая оценка новых законов или поправок в действующее законодательство.

Где применяется начисление баллов?

Во-первых, оценка в баллах для конкретной страны дает представление об уровне правового сближения и реализации Национального плана, утвержденного правительством.



Во-вторых, оценка в баллах способствует развитию двусторонних отношений стран Восточного партнерства с ЕС.

В-третьих, начисление баллов дает возможность сравнить две и более страны с точки зрения соответствия их национальных целей и общих целей (на основе Стратегии ТРАСЕКА от 2006 г.).

Кто начисляет баллы?

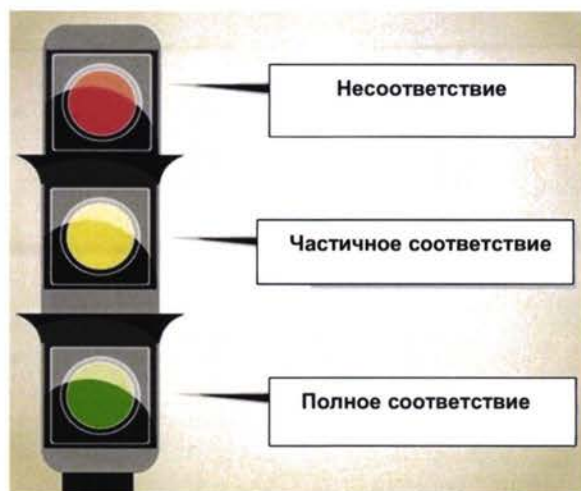
В зависимости от целей сближения законодательства (индивидуально для страны или для региона, т.е. нескольких стран), этот процесс может быть инициирован и реализован национальной или региональной властью, соответственно.

В случае ТРАСЕКА, где страны имеют общую цель правового сближения и реализуется коридорный подход, система подсчета баллов может осуществляться командой ПС в соответствии с действующими правилами и процедурами ПС.

Подсчет баллов базируется на трех основных критериях:

- Наличие в национальном законодательстве – гармонизация законодательства
- Уровень имплементации – создание и наделение полномочиями административных структур
- Обеспечение соблюдения - штрафы и санкции.

Эти критерии могут быть реализованы комплексно или по отдельности в зависимости от цели анализа.



В процессе начисления баллов в рамках проекта был применен параметр «наличие в национальном законодательстве», позволяющий наглядно отразить текущий уровень правовой гармонизации.

Для оценки и визуализации результатов правовые эксперты использовали символику светофора. Если рассматриваемый критерий охвачен национальным законодательством, выбирается зеленый символ. В том случае, если отражены только два из трех основных

критериев, присваивается желтый символ (частичное соответствие), а красный символ указывает на наличие несоответствий.

Совокупность результатов начисления баллов для всех рассматриваемых стран с использованием двух связанных инструментов – с точки зрения *acquis communautaire* и



подписания международных конвенций и соглашений – дает полную картину уровня гармонизации законодательства / регуляторной аппроксимации.

При реализации только одного из указанных выше методов – «наличие в национальном законодательстве», используются два цвета - зеленый при наличии и красный – при отсутствии.

В случае если объектом рассмотрения является присоединение к международным соглашениям и конвенциям в качестве только одного критерия, также используются лишь два цвета - зеленый в случае подписания и красный, если подписание еще не состоялось.

В рамках следующего этапа проекта Экспертная группа по правовым вопросам должна изучить и проанализировать остальные два критерия: уровень имплементации и обеспечение соблюдения для каждой из стран.

Система оценки **TRAC Lex** (от англ. **TR**Ansport **C**orridor **L**egislation = законодательство транспортного коридора) позволяет охарактеризовать привлекательность правовой системы транспортного коридора ТРАСЕКА. **TRAC Lex** представляет собой методику измерения правовой среды коридора. В зависимости от объекта исследования **TRAC Lex** измеряет в баллах уровень соответствия между различными национальными правовыми системами на уровне ЕС-ТРАСЕКА и на уровне ТРАСЕКА-ТРАСЕКА. Соответствие, достигнутое в рамках национальных правовых систем в соответствующих странах, повышает их привлекательность для транспортного бизнеса.

3.2 Результаты

3.2.1 Правовое сближение с *acquis communautaire*

В октябре 2014 года Ключевой эксперт проекта по правовым вопросам посетила Министерство инфраструктуры в Киеве (Украина) и Министерство транспорта в Кишиневе (Молдова). В ходе встреч с соответствующими департаментами, отвечающими за развитие автомобильного и железнодорожного транспорта, были определены первые результаты.

Анализ основывается только на проверке национальных законов. Подзаконные акты не рассматривались, но эксперты искали определенные положения в законах и, соответственно, законодательные полномочия компетентных государственных органов в издании таких подзаконных актов.

Метод подсчета баллов по каждой стране в отдельной колонке дает возможность, по мере необходимости, привлекать и другие страны с аналогичными целями к



реализации системы **TRAC Lex**. В последнем столбце таблицы суммируются баллы для всех стран, подписавших Соглашения об ассоциации.

Окончательные результаты заполнения анкет с учетом каждой директивы или регламента и последующего анализа представлены в настоящем документе в двух таблицах ниже:

- **Таблица начисления баллов в области автомобильного транспорта**
- **Таблица начисления баллов в области железнодорожного транспорта.**

Желтые символы в последней колонке, суммирующей итоги по всем странам, показывают, что не всем странам удалось сблизить свое законодательство с *acquis communautaire*.



А. Таблица начисления баллов в области автомобильного транспорта

	Название документа	Украина		Молдова		Грузия		Суммарно для стран, подписавших СА
		Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	
1.	Директива Совета № 92/6/ЕЭС по установке и применению устройств ограничения скорости для некоторых категорий механических транспортных средств в Сообществе и обеспечению эффективного контроля: - транспортных средств, используемых для международных грузовых перевозок; - транспортных средств, используемых для международных пассажирских перевозок	Только для автомобильных перевозок опасных грузов		Кодекс автомобильного транспорта				
2.	Директива № 2003/59/ЕС о базовой квалификации и периодической переподготовке водителей определенных автотранспортных средств, предназначенных для перевозки грузов или пассажиров	Закон «О транспорте» Закон «Об автомобильном транспорте»		Кодекс автомобильного транспорта				



	Название документа	Украина		Молдова		Грузия		Суммарно для стран, подписавших СА
		Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	
3.	Директива 2006/22/ЕС о минимальных условиях для осуществления Регламентов Совета (ЕЭС) № 3820/85 и (ЕЭС) № 3821/85 в отношении социального законодательства, касающегося деятельности автомобильного транспорта - в отношении международных автомобильных перевозок; - в отношении внутренних автомобильных перевозок	Закон «О транспорте» Закон «Об автомобильном транспорте»		Кодекс автомобильного транспорта				
4.	Регламент (ЕС) № 1071/2009, устанавливающий общие правила в отношении условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок	Закон «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности» Закон «Об автомобильном транспорте»		Кодекс автомобильного транспорта Закон «О регулировании предпринимательской деятельности путем лицензирования»		Закон «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности»		



	Название документа	Украина		Молдова		Грузия		Суммарно для стран, подписавших СА
		Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	
5.	<i>Директива Совета 96/53/ЕС, устанавливающая для определенных дорожных транспортных средств, циркулирующих в пределах Сообщества, максимальные разрешенные габариты при осуществлении национальных и международных перевозок и максимально допустимую массу при осуществлении международных перевозок</i>	Закон «Об автомобильных дорогах» Закон «О некоторых вопросах ввоза на таможенную территорию Украины и регистрации транспортных средств»		Кодекс автомобильного транспорта		Закон о дорожном движении		
6.	<i>Директива 99/62/ЕС о взимании платы с тяжелых грузовых автомобилей за использование инфраструктуры</i>	Закон «Об автомобильных дорогах»		Кодекс автомобильного транспорта				
7.	<i>Директива 2006/126/ЕС о водительских удостоверениях (новая редакция)</i>	Закон «О дорожном движении»		Закон о безопасности дорожного движения		Закон о дорожном движении		
8.	<i>Директива 2008/68/ЕС о внутренних перевозках опасных грузов (автомобильный транспорт)</i>	Закон «О перевозке опасных грузов»		Кодекс автомобильного транспорта		Закон о дорожном движении		



	Название документа	Украина		Молдова		Грузия		Суммарно для стран, подписавших СА
		Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	
9.	<i>Регламент (ЕС) № 561/2006 о гармонизации определенного социального законодательства относительно автодорожного транспорта</i>	Закон «Об автомобильном транспорте»		Кодекс автомобильного транспорта		Закон о дорожном движении		
	<i>Регламент Совета (ЕЭС) № 3821/85 о регистрирующем оборудовании на автомобильном транспорте</i>	Закон «Об автомобильном транспорте»		Кодекс автомобильного транспорта		Закон о дорожном движении		
10.	<i>Директива 2002/15/ЕС об организации рабочего времени лиц, осуществляющих деятельность, связанную с мобильным автодорожным транспортом</i>	Закон «Об автомобильном транспорте»		Кодекс автомобильного транспорта				
11.	<i>Директива 2009/40/ЕС об испытаниях на пригодность к эксплуатации автотранспортных средств и прицепов</i>	Закон «Об автомобильном транспорте»		Закон о безопасности дорожного движения				



В. Таблица начисления баллов в области железнодорожного транспорта

Название документа	Украина		Молдова		Грузия		Суммарно для стран, подписавших СА
	Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	
<i>Директива 2008/68/ЕС о внутренних перевозках опасных грузов (касательно перевозок железнодорожным транспортом)</i>	Закон «О перевозке опасных грузов»		Кодекс железнодорожного транспорта		Железнодорожный кодекс		
<i>Директива 2004/49/ЕС о безопасности на железных дорогах Сообщества, корректирующая Директиву Совета № 95/18/ЕС о лицензировании железнодорожных предприятий и Директиву № 2001/14/ЕС о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификации безопасности (Директива о безопасности на железнодорожном транспорте)</i>	Закон «О железнодорожном транспорте»		Кодекс железнодорожного транспорта		Железнодорожный кодекс		



Название документа	Украина		Молдова		Грузия		Суммарно для стран, подписавших СА
	Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	
<i>Директива Совета 91/440/ЕЭС от 29 июля 1991 г. о развитии железных дорог Сообщества: принятие и реализация правовых актов, обеспечивающих реализацию Директивы</i>	Закон «О железнодорожном транспорте» Закон «О транспорте»		Кодекс железнодорожного транспорта		Железнодорожный кодекс		
<i>Директива Совета 95/18/ЕС от 19 июня 1995 г. о лицензировании железнодорожных предприятий</i>	Закон «О железнодорожном транспорте» Закон «О транспорте»		Кодекс железнодорожного транспорта		Железнодорожный кодекс		
<i>Директива 2001/14/ЕС о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификации безопасности</i>	Закон «О железнодорожном транспорте» Закон «О транспорте»		Кодекс железнодорожного транспорта		Железнодорожный кодекс		



	Название документа	Украина		Молдова		Грузия		Суммарно для стран, подписавших СА
		Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	Национальное законодательство	Баллы	
	<i>Директива Совета 92/106/ЕЭС о разработке общих правил для отдельных видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами</i>	Закон «О железнодорожном транспорте»		Кодекс железнодорожного транспорта		Железнодорожный кодекс		





3.2.2 Подписание международных конвенций и соглашений

При рассмотрении статуса присоединения к международным соглашениям и конвенциям используются лишь два цвета: зеленый в случае подписания, красный – если подписания еще не произошло.

В целях разъяснения и наглядной визуализации коридорного подхода ТРАСЕКА в ходе применения оценочной системы TRAC Lex были также учтены результаты по Румынии, Болгарии и Турции (см. таблицу ниже). Колонки расположены в соответствии с географическим расположением стран вдоль коридора с запада на восток. В последнем столбце дано резюме по определенной части коридора:

Цель	Украина	Молдова	Румыния	Болгария	Турция	Грузия	Азербайджан	Армения	Часть коридора в целом
1957, ДОПОГ									
1970, ЕСТР									
1975, Конвенция МДП									
1998, ГТП - Глобальное соглашение									
1970, СПС									
1982, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах									
1972, Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров									
1999, Правила RID (КОТИФ)									



Суммарный балл показывает, что только три конвенции и соглашения подписаны всеми странами в этой части ТРАСЕКА.

В отношении пяти других международных документов имеются пробелы - не все страны этой части транспортного коридора присоединились к ним. Страны должны уделить внимание включению этих соглашений в свои национальные планы и присоединиться к ним.

Как было отмечено в подразделе 3.1, полная оценка актуального статуса должна основываться на трех основных критериях:

- Наличие в национальном законодательстве – гармонизация законодательства
- Уровень имплементации – создание и наделение полномочиями административных структур
- Обеспечение соблюдения - штрафы и санкции.

Настоящий документ демонстрирует выполнение первого критерия – присоединилась ли страна к международному правовому документу или пока нет.

Два других критерия - уровень имплементации и обеспечение соблюдения - будут рассмотрены и оценены в ходе работы совещаний Экспертной группы по правовым вопросам.



4 Рекомендации

4.1 Сближение национального законодательства с *acquis communautaire*

4.1.1 Украина

Автомобильный транспорт

Украинские законы в области автомобильного транспорта разработаны и утверждены парламентом должным образом. Они определяют основные принципы и для остальной части регуляторного процесса: законы уполномочивают компетентные органы – правительство, министерство или другой государственный орган - издавать соответствующие постановления или приказы.

Такой подход позволяет быстрее завершить законодательный процесс и оперативно реагировать на потребности экономики или другие изменения в правовой среде.

Результаты начисления баллов (см. подраздел 3.2.1) наглядно показывают, что какие-либо противоречия между действующими национальными законами и законами ЕС отсутствуют. В связи с этим нет необходимости вносить поправки на законодательном уровне, целесообразно лишь уточнение существующих подзаконных актов.

Железнодорожный транспорт

Иная ситуация складывается в отношении закона Украины «О железнодорожном транспорте» (Ведомости Верховной Рады, 1996 г., № 40, ст. 183), который является основным правовым актом в этой области.

При рассмотрении ряда первичных положений, предусмотренных законодательством ЕС, обнаруживаются пробелы. Так, отсутствуют какие-либо правила в отношении:

- платы за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификации безопасности (Директива о безопасности на железнодорожном транспорте);
- разделения управления инфраструктурой и железнодорожно-транспортных операций;
- определения формальных отношений между государством и оператором инфраструктурных объектов, с одной стороны, и между оператором инфраструктуры и железнодорожными предприятиями (операторами железнодорожных перевозок), с другой стороны;



- формулировки условий, которые операторы грузовых перевозок должны выполнить, чтобы получить лицензию на оказание услуг в сети железных дорог;
- введения определенной политики по распределению пропускной способности и взиманию платы за пользование инфраструктурой.

Железная дорога определяется как «уставное территориально-отраслевое объединение, в состав которого входят предприятия, учреждения и организации железнодорожного транспорта и которое, при централизованном управлении, осуществляет перевозки пассажиров и грузов в определенном регионе транспортной сети».

В ст. 8, ч.3 Закона указано: «Хозяйственная деятельность по предоставлению услуг по перевозке пассажиров и грузов железнодорожным транспортом осуществляется на основании лицензии, которая выдается в порядке, установленном законодательством». Получение лицензии предусмотрено, но этого недостаточно, поскольку управление инфраструктурой не отделено от транспортных операций (перевозок).

Правила безопасности ограничиваются одной статьей 11: «Железные дороги и предприятия железнодорожного транспорта общего пользования обеспечивают безопасность жизни и здоровья граждан, пользующихся их услугами, а также безопасность движения поездов, охрану окружающей среды в соответствии с действующим законодательством Украины». Государственный надзор осуществляется Министерством транспорта Украины, «Укрзалізницею» и их органами на местах в порядке, установленном Правительством Украины.

Украинская железная дорога нуждается в общей трансформации в связи с необходимостью правового сближения с законодательством ЕС.

Основные аспекты предлагаемой правовой реформы в железнодорожной отрасли можно сформулировать следующим образом:

- Разделение счетов между предоставлением железнодорожно-транспортных услуг и управлением инфраструктурой, с дополнительным различием между операторами пассажирских перевозок и операторами грузовых перевозок. Следует избегать перекрестного субсидирования;
- Разделение между основными функциями: распределение пропускной способности, выставление счетов, лицензирование и мониторинг государственных обязанностей по обеспечению транспортных услуг. Оператор инфраструктуры должен действовать нейтрально при распределении пропускной способности и взимании платы за пользование инфраструктурой, особенно там, где разделение функций не обеспечивается с помощью



институционального разделения. Доступ к инфраструктуре должен быть прозрачным и недискриминационным;

- Создание и усиление роли регулирующего органа в качестве Железнодорожного регулятора, с законодательным определением его основных функций и зон ответственности. Регулятор должен быть создан со статусом государственного юридического лица. Этот орган необходимо снабдить человеческими, финансовыми и административными ресурсами в достаточных масштабах, что позволит ему играть ведущую роль в контроле над отраслью;
- Внедрение системы взимания платы за пользование инфраструктурой на основе принципа маржинальных затрат. Необходимо избегать перекрестного финансирования грузовых и пассажирских перевозок с помощью взимания платы за пользование инфраструктурой.

Основные моменты законопроекта заключаются в следующем:

- вводит ряд законодательных определений, необходимых для понимания важности правовых требований, включая те, что касаются железнодорожных правил и уровня безопасности на железнодорожном транспорте, профессиональной компетентности персонала и рабочих часов;
- уточняет понятие Регулятора и обязанности Министра по вопросам железнодорожных перевозок, включая надежность и безопасность;
- расширяет возможности надзора, требуя наличие железнодорожной операторской лицензии, позволяющей вести операторскую деятельность на железной дороге или осуществлять ее техобслуживание, а также управлять техникой на железной дороге;
- обязывает железнодорожные компании к созданию систем управления безопасностью, включающие, среди прочего, назначение исполнительного органа, несущего юридическую ответственность за безопасность и защиту сотрудников железнодорожных компаний, которые поднимают проблемы безопасности;
- законодательно укрепляет регулирующие полномочия;
- укрепляет полномочия Железнодорожного регулятора по обеспечению соблюдения закона путем введения административных и финансовых правовых санкций.

Распоряжением № 651-р от 27 августа 2006 г. Правительство утвердило Концепцию Государственной программы по реформированию железнодорожного транспорта. Одной из основных задач концепции является интеграция с европейскими железными



дорогами и принципами европейской транспортной политики путем осуществления правовой и структурной реформ.

Такой закон, основанный на новых принципах, предусмотренных *acquis communautaire*, может быть введен в действие постепенно, в несколько согласованных этапов, в соответствии с временными рамками, предусмотренными в Соглашении об Ассоциации.

4.1.2 Молдова

Автомобильный транспорт

В соответствии с Законом № 131 от 07 июня 2007 г. «О безопасности дорожного движения», правительство Молдовы является уполномоченным органом для установления своим распоряжением категорий и подкатегорий водительских удостоверений (ст.20, п.1). В этой области закон не имеет противоречий с *Директивой 2006/126/ЕС*.

«Кодекс автомобильного транспорта» - новый закон, опубликованный 17 июля 2014 г. Этот кодекс является правовой основой для развития органов централизованного государственного управления в области автомобильного транспорта и одобрения Правительством следующих подзаконных актов, связанных с дорожно-транспортной деятельностью:

- автомобильные перевозки пассажиров и багажа;
- автомобильные грузоперевозки;
- автомобильные перевозки скоропортящихся грузов;
- автомобильные перевозки опасных грузов;
- осуществление автомобильных перевозок товаров, масса и / или размеры которых превышают предельно допустимые значения, по дорогам общего пользования;
- автобусные станции;
- периодический технический осмотр автотранспортных средств;
- установка, ремонт и контроль тахографов и ограничителей скорости;
- выдача, обмен, перемещение и ремонт карт тахографа, выгрузка и хранение данных тахографов и карт тахографов;
- выдача и использование разрешений на автомобильные перевозки;



- оценка соответствия и сертификация транспортных средств.

Органом, который обеспечивает внедрение документов публичных политик и национальных стратегий развития в области автотранспортных перевозок, осуществляет контроль и надзор за соблюдением автотранспортными операторами и предприятиями, осуществляющими сопутствующую автотранспортным перевозкам деятельность, национального и международного законодательства в данной области, является Национальное агентство автомобильного транспорта (Ст.8, п.1). Агентство является административным органом, подведомственным центральному отраслевому органу, имеет статус юридического лица и финансируется за счет сборов за выдачу разрешительных документов в соответствии с действующим законодательством.

Транспортная компания, должным образом зарегистрированная в Республике Молдова и намеревающаяся осуществлять деятельность в качестве автотранспортного оператора, получает разрешение, если она отвечает всем из следующих условий:

- наличие технической базы;
- хорошая деловая репутация;
- финансовая состоятельность;
- наличие опыта.

Есть также положения, касающиеся лицензирования транспортных операторов в соответствии с **Регламентом (ЕС) № 1071/2009**, устанавливающим общие правила в отношении условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок.

Автотранспортные перевозки грузов и пассажиров на платной основе могут осуществляться только транспортными средствами, предназначенными для соответствующих видов перевозок, оснащенными тахографами и ограничителями скорости (Ст. 46, п.2). Положения Кодекса находятся в соответствии с **Директивой Совета 92/6/ЕЭС** и **Регламентом Совета (ЕЭС) № 3821/85**.

Опасные грузы принимаются к перевозке автотранспортным оператором в порядке и в случаях, предусмотренных Правилами автотранспортных перевозок опасных грузов и международными соглашениями и конвенциями, стороной которых является Республика Молдова.

Сверхтяжелые и негабаритные грузы принимаются к перевозке автотранспортным оператором по автомобильным дорогам общего пользования в порядке и в случаях, предусмотренных Положением об осуществлении перевозок грузов, вес и/или габариты которых превышают установленные пределы, (Ст. 56, пп.2 и 3).



Кодекс не противоречит положениям *Директивы 2008/68/ЕС* и *Директивы 99/62/ЕС*. В целях полной регуляторной аппроксимации Правительство должно издать соответствующие подзаконные акты.

Раздел VI. «Время отдыха и работы водителей» соответствует социальному законодательству ЕС в области автомобильного транспорта.

Глава 5 - Профессиональная сертификация менеджеров и водителей – находится в соответствии с *Директивой 2003/59/ЕС*, касающейся начальной квалификации и периодической подготовки водителей определенных автотранспортных средств.

Закон «О безопасности дорожного движения (№ 131 от 07 июня 2007 г.) наделяет Правительство полномочиями определения содержания и категорий водительских удостоверений и условий их получения.

В заключение следует отметить, что в законодательстве в области автомобильного транспорта пробелов нет. Правительство должно продолжать правовое сближение на уровне подзаконных актов.

Железнодорожный транспорт

Согласно определению, данному в «Кодексе железнодорожного транспорта», железная дорога - это рельсовая транспортная система, предназначенная для перевозки пассажиров и грузов, к которой относятся:

- железнодорожные пути и соответствующие сооружения (железнодорожные тоннели, мосты и т.д.);
- эксплуатационные сооружения;
- подвижной состав, а также
- структуры для обеспечения работы указанных выше элементов и эксплуатационные организации для осуществления перевозок пассажиров и грузов.

Железнодорожные перевозки относятся к естественной монополии, что определяет особые условия развития и функционирования железнодорожного транспорта (Ст.4, п.4)

На основании приведенного выше определения, сочетающего все элементы железных дорог - инфраструктуру и транспортные услуги, а также определения монополии, можно отметить, что Кодекс не допускает никаких рыночных отношений.

Кодекс предусматривает, что **Calea Ferată din Moldova** (государственное предприятие «Железная дорога Молдовы») работает на всей территории Республики Молдова.



Управление и регулирование железнодорожного транспорта осуществляется центральным органом государственного управления - Министерством транспорта.

Тарифы на перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа по железной дороге устанавливаются центральным отраслевым органом публичного управления на базе государственной ценовой и тарифной политики, являющейся прерогативой Правительства.

Кроме того, Кодекс регулирует основные функции железных дорог и их взаимодействие с грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами, другими физическими и юридическими лицами.

Железная дорога Молдовы нуждается в общей реформе в связи с необходимостью правового сближения с законодательством ЕС. Решением должно стать издание нового Кодекса железнодорожного транспорта.

Именно поэтому задачи для такого реформирования согласуются в большем масштабе, чем для дорожно-транспортного сектора, где законы находятся в соответствии с *acquis communautaire*.

4.1.3 Грузия

Автомобильный транспорт

Целесообразно рассмотреть несколько законов в области автомобильного транспорта в Грузии.

Закон Грузии «Об управлении сферой транспорта и ее регулировании» (от 30 марта 2007 г.) определяет основные организационные принципы и принципы управления, государственную политику и органы технического регулирования, а также распределение сфер их деятельности. Этот закон регулирует деятельность автомобильного, воздушного и морского транспорта, но не распространяется на железнодорожный транспорт (Ст.4, п.2).

Закон определяет три органа технического регулирования. Одним из них является Агентство наземного транспорта, надзор и контроль за деятельностью которого осуществляет Министерство экономики и устойчивого развития.

Агентство выполняют следующие основные функции:

- осуществление деятельности в пределах полномочий, предоставленных ему в соответствии с законодательством Грузии;
- осуществление делегированных ему, предусмотренных международными договорами и соглашениями Грузии функций в областях авиационного, сухопутного и морского транспорта;



- Контроль исполнения технических регламентов, кроме надзора за соблюдением технических регламентов в области специализированного транспорта, который обеспечивает юридическое лицо публичного права под эгидой Министерства экономики и устойчивого развития Грузии - Агентство технического и строительного надзора;
- выдача разрешений, определенных Законом Грузии «О лицензиях и разрешениях», в пределах предоставленных ему полномочий.

Закон Грузии «О лицензиях и разрешениях» (18 июля 2005 г., сводная редакция до апреля 2014 г.) не содержит в перечне транспортировку пассажиров и грузов. Необходима регуляторная аппроксимация с **Регламентом (ЕС) № 1071/2009** Европейского парламента и Совета от 21 октября 2009 года, и установления общих правил, касающихся условий, которые должны соблюдаться при осуществлении деятельности автотранспортного оператора.

Закон «О дорожном движении» дает следующее определение опасных грузов: «вещества или (и) изделия, классифицированные согласно международным нормам, по типу опасности 9 классом, запрещенные к международным автомобильным перевозкам в соответствии с Европейским соглашением о международных дорожных перевозках опасных грузов (ADR) или допущенные только при соблюдении определенных условий». Согласно Ст.19, п.1(с), предприятия, осуществляющие автомобильные перевозки на территории Грузии, обязаны устанавливать на транспортных средствах особую маркировку «Опасный груз». Судя по всему, этот закон применим к внутренним перевозкам, а также соответствует требованиям **Директивы 2008/68 /ЕС о внутренних перевозках опасных грузов**.

Водители, участвующие в международных перевозках, обязаны оборудовать автомобиль устройствами технического контроля (тахографами) в соответствии с требованиями, установленными Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (**Постановление Совета (ЕЭС) № 3821/85**).

Остается еще ряд правовых документов в области автомобильного транспорта:

- **Директива Совета № 92/6/ЕЭС** по установке и применению устройств ограничения скорости для некоторых категорий механических транспортных средств в Сообществе;
- **Директива № 2003/59/ЕС** о базовой квалификации и периодической переподготовке водителей определенных автотранспортных средств, предназначенных для перевозки грузов или пассажиров;



- **Директива № 2006/22/ЕС** о минимальных условиях в отношении социального законодательства, касающегося деятельности автомобильного транспорта;
- **Регламент (ЕС) № 1071/2009**, устанавливающий общие правила в отношении условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок;
- **Регламент (ЕС) № 561/2006** о гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автомобильного транспорта;
- **Директива № 2002/15/ЕС** об организации рабочего времени лиц, осуществляющих деятельность, связанную с мобильным автодорожным транспортом;
- **Директива № 2009/40/ЕС** об испытаниях на пригодность к эксплуатации автотранспортных средств и прицепов.

Железнодорожный транспорт

Железнодорожный кодекс Грузии, принятый 28 декабря 2002 года, является основным правовым актом в железнодорожном секторе. Кодекс определяет экономическую, правовую, организационную и технологическую базу функционирования транспорта, его место и роль в экономике и социальной сфере Грузии, а также регулирует отношения, возникающие при использовании железнодорожных услуг, и определяет права, обязанности и ответственность сторон.

Действие Кодекса распространяется на перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и почты по железным дорогам общего пользования.

Роль государства заключается в содействии развитию железнодорожного транспорта и, ввиду его стратегического и социального значения, создании условий, способствующих функционированию этой отрасли (Ст. 1, п.3).

Законодательство Грузии придает железной дороге особый статус и значение. Положения, касающиеся железных дорог, содержатся и в Конституции (*Конституционный закон Грузии №3710 от 15 октября 2010 года - ЗВГ, №62, 5.11.2010, Ст. 379*).

В Статье 3, п.1(j) Конституции среди вопросов, находящихся в исключительном ведении высших государственных органов Грузии, упомянуты «железные дороги и автомобильные дороги государственного значения». Однако Железнодорожный кодекс не дает конкретного правового определения «железным дорогам государственного значения» или «железнодорожным путям государственного значения». Таким образом, пока не ясно, каким образом «государственное значение» железных дорог может быть отражено в подзаконных актах.



Кодекс дает определение «железной дороги» как «комплексной организации для транспортировки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и почты, оснащенной всеми техническими средствами, которая обслуживается специалистами, обеспечивающими организацию транспортировки и эксплуатацию оборудования, услуги которых регулируются «Законом Грузии о предпринимательстве» и другими законодательными актами».

Кодекс регулирует следующие вопросы:

- определяет права и обязанности железной дороги и операторов пассажирских и грузовых перевозок в процессе перевозки;
- устанавливает технические нормы и стандарты в отношении транспортных средств и оборудования для железнодорожных перевозок, а также общие правила и критерии, которые должны быть приняты во внимание при определении тарифов и дополнительных сборов за перевозку пассажиров, грузов, багажа и почты;
- устанавливает общие правила для перевозки грузов и определяет нормативные акты, которые должны детально регулировать эти вопросы;
- формулирует обязательства железной дороги в отношении перевозки пассажиров, грузов, багажа, почты и уровень надлежащего предоставления услуг;
- устанавливает конкретные права и обязанности пассажиров при поездках с использованием различных видов поездов (международных, местных, пригородных);
- регулирует вопросы ответственности железной дороги, пассажиров и грузовых операторов в случае нарушения Кодекса, других нормативных актов и договорных обязательств;
- определяет правовые документы, которые устанавливают обстоятельства, связанные с ответственностью участников железнодорожного движения; определяет виды этих документов и правила их составления;
- устанавливает общие правила безопасности перевозок, организации безопасности, охраны грузов и железнодорожных объектов и т.д.
- определяет права и обязанности железной дороги и операторов пассажирских и грузовых перевозок в процессе перевозки и т.д.



Закон фокусируется скорее на отношениях между железной дорогой, пассажирами и перевозчиками, а не на роли государства в формировании бюджета и регулирования всего аспекта транспортных операций и железнодорожной инфраструктуры.

Кодекс не содержит положений о разделении между транспортными услугами и управлением инфраструктурой. Не существует регулирующего органа, независимого от железнодорожной компании. Железнодорожная компания несет ответственность за безопасность, однако нет государственного органа, который регулировал бы вопросы безопасности и отвечал бы за ее обеспечение (*«Правила пребывания, выполнения работ в наиболее опасных зонах, связи и пересечения железнодорожных путей устанавливаются Железной дорогой», Ст.59*).

Железная дорога несет ответственность за распределение вагонов (Ст.44, п.1), но не за распределение пропускной способности инфраструктуры.

Имеется определение «перевозчика» (*«лицо, которое на основании договора осуществляет перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и почты с использованием принадлежащего ему железнодорожного оборудования»*), но отсутствует явное положение о том, каким образом перевозчик может использовать инфраструктуру.

В настоящее время в Грузии нет органа, непосредственно выполняющего функции технического регулирования и контроля на железнодорожном транспорте, а также органа, осуществляющего регулирование тарифов.

В результате такие важные вопросы как классификация нарушений правил железнодорожного сообщения и пожарной безопасности, служебные расследования и расчеты определяются Железной дорогой самостоятельно (Ст.59, п.3).

Необходимо подготовить проект законодательных поправок, предусматривающий правила тарифного и технического регулирования, контроля на железнодорожном транспорте, а также удаление из Железнодорожного кодекса нечетких положений и положений, подрывающих свободу заключения договоров.

Перед Грузией стоит не так много задач в сфере правового сближения с гармонизации с *acquis communautaire* в области железнодорожного транспорта, как перед Украиной и Молдовой. Тем не менее, существует необходимость реформирования железнодорожной отрасли в соответствии с современными требованиями.

4.2 Присоединение к международным конвенциям и соглашениям

4.2.1 Украина

Украине следует присоединиться только к Глобальному соглашению ГТП 1975 года.



4.2.2 Молдова

Молдова имеет две цели для присоединения: Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года и Правила RID (КОТИФ)

Приоритетной задачей является КОТИФ. Таблица начисления баллов показывает, что две соседствующих с Молдовой страны – Украина и Румыния – уже являются участницами этой конвенции.

4.2.3 Грузия

Грузия также имеет две цели: ДОПОГ (1957 г.) и Глобальное соглашение ГТП (1998 г.).

Хотя «Закон о дорожном движении» Грузии признает ДОПОГ в отношении международных перевозок опасных грузов, необходимо дальнейшее правовое сближение в области внутренних перевозок.

4.2.4 Армения

Армения еще не присоединилась к Глобальному соглашению ГТП 1998 года и СПС (Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок) 1970 года.

4.2.5 Азербайджан

Азербайджан должен присоединиться к КОТИФ 1999 года и ДОПОГ 1957 г. Это позволит гармонизировать правила для средней части коридора ТРАСЕКА - Кавказского региона.



Пилотная Дорожная карта по правовому сближению

Приложение I

Перечень правовых актов *acquis communautaire*

А. Автомобильный транспорт

В. Железнодорожный транспорт



А. Перечень правовых актов *acquis communautaire* в области автомобильного транспорта

	Название правового акта	Украина		Молдова		Грузия	
		Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на Соглашение об ассоциации
1.	<p>Директива Совета 92/6/ ЕЭС по установке и применению устройств ограничения скорости для некоторых категорий механических транспортных средств в Сообществе и обеспечению эффективного контроля в области:</p> <ul style="list-style-type: none"> - транспортных средств, используемых для международных грузовых перевозок; - транспортных средств, используемых для международных пассажирских перевозок 	Декабрь 2015 г. Декабрь 2017 г.	Глава VII. Транспорт Пункт 282	2014-2015 гг.	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 2	В течение двух лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 1
2.	<p>Директива 2003/59/ЕС о базовой квалификации и периодической переподготовке водителей определенных автотранспортных средств, предназначенных для перевозки грузов или пассажиров</p>	Декабрь 2016 г.	Глава VII. Транспорт Пункт 283	2014-2015 гг.	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 10.	В течение двух лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 11.



	Название правового акта	Украина		Молдова		Грузия	
		Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на Соглашение об ассоциации
3.	Директива 2006/22/ЕС о минимальных условиях для осуществления Регламентов Совета (ЕЭС) № 3820/85 и (ЕЭС) № 3821/85 в отношении социального законодательства, касающегося деятельности автомобильного транспорта <ul style="list-style-type: none"> - в отношении международных автомобильных перевозок; - в отношении внутренних автомобильных перевозок 	Декабрь 2015 г. Декабрь 2016 г.	Глава VII. Транспорт Пункт 284.	2014-2015 гг.	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 7	В течение пяти лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 8
4.	Регламент (ЕС) №1071/2009 , устанавливающий общие правила в отношении условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок Статьи 3, 4, 5, 6, 7 (без денежного выражения финансового положения), 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15 и Приложение I	Декабрь 2017 г.	Глава VII. Транспорт Пункт 285.	2014-2015 гг.	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 8.	По международным перевозкам: в течение двух лет после вступления в силу Соглашения По внутренним перевозкам: в течение четырех лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 9.



	Название правового акта	Украина		Молдова		Грузия	
		Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на Соглашение об ассоциации
5.	<i>Директива Совета 96/53/ЕС</i> , устанавливающая для определенных дорожных транспортных средств, циркулирующих в пределах Сообщества, максимальных разрешенных габаритов при осуществлении национальных и международных перевозок и максимально допустимой массы при осуществлении международных перевозок	Декабрь 2016	Глава VII. Транспорт Пункт 287	2016	Глава XV. Транспорт Часть 85 Пункт 3.	В течение двух лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 2.
6.	<i>Директива 99/62/ЕС</i> о взимании платы с тяжелых грузовых автомобилей за использование инфраструктуры	Декабрь 2017	Глава VII. Транспорт Пункт 288	2016	Глава XV. Транспорт Часть 85 Пункт 11.	После того, как Грузия примет решение о введении пошлин и сборов за использование определенной инфраструктуры	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 12.
7.	<i>Директива 2006/126/ЕС</i> о водительских удостоверениях (новая редакция)	Ноябрь 2017	Глава VII. Транспорт Пункт 289.	-	-	В течение четырех лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 4.



	Название правового акта	Украина		Молдова		Грузия	
		Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на Соглашение об ассоциации
8.	Директива 2008/68/ЕС о внутренних перевозках опасных грузов: разработка, принятие и имплементация правовых актов, обеспечивающих реализацию Директивы (в отношении автомобильных перевозок)	Декабрь 2017	Глава VII. Транспорт Пункт 290.	2014-2015	Глава XV. Транспорт Часть 85 Пункт 5	По международным перевозкам: в течение трех лет после вступления в силу Соглашения По внутренним перевозкам: в течение пяти лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 5.



	Название правового акта	Украина		Молдова		Грузия	
		Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на Соглашение об ассоциации
9.	<p>Регламент (ЕС) № 561/2006 года о гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автомобильного транспорта</p> <p>Регламент Совета (ЕЭС) № 3821/85 о регистрирующем оборудовании на автомобильном транспорте</p>			2014	Глава XV. Транспорт Часть 85, Пункт 6.	<p>По международным перевозкам: после вступления в силу Соглашения</p> <p>По внутренним перевозкам: в течение пяти лет после вступления в силу Соглашения</p> <p>По международным перевозкам: после вступления в силу Соглашения</p> <p>По внутренним перевозкам: в течение пяти лет после вступления в силу Соглашения</p>	<p>ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 6.</p> <p>ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 7</p>



Проект финансируется
Европейским Союзом

IDEA II Транспортный диалог и взаимодействие сетей

TRT Trasporti e Territorio совместно с:
Panteia Group, Dornier Consulting, Луцким университетом

	Название правового акта	Украина		Молдова		Грузия	
		Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на План действий	Сроки имплементации	Ссылка на Соглашение об ассоциации
10.	<i>Директива 2002/15/ЕС</i> об организации рабочего времени лиц, осуществляющих деятельность, связанную с мобильным автодорожным транспортом	Декабрь 2015 Декабрь 2016	Глава VII. Транспорт Пункт 284	2014	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 9	В течение четырех лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 10.
11.	<i>Директива 2009/40/ЕС</i> об испытаниях на пригодность к эксплуатации автотранспортных средств и прицепов	-	-	2015	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 4	Для автобусов и грузовых автомобилей: в течение двух лет после вступления в силу Соглашения Для других категорий транспортных средств: в течение четырех лет	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 3.



DORNIER
CONSULTING

Panteia
NEA



Пилотная Дорожная карта
по правовому сближению
Риложение Пятый промежуточный отчет



В. Перечень правовых актов *acquis communautaire* в области железнодорожного транспорта

	Название правового акта	Украина		Молдова		Грузия	
		Сроки имплементации	Ссылка на План действий/СА	Сроки имплементации	Ссылка на План действий/СА	Сроки имплементации	Ссылка на План действий/СА
1.	<i>Директива 2008/68/ЕС</i> о внутренних перевозках опасных грузов: разработка, принятие и имплементация правовых актов, обеспечивающих реализацию Директивы (в отношении железнодорожных перевозок)	Декабрь 2017	Глава VII. Транспорт Пункт 291	2015	Глава XV Транспорт Часть 85, Пункт 19.	По международным перевозкам: после вступления в силу Соглашения По внутренним перевозкам: в течение семи лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 6.





	Название правового акта	Украина		Молдова		Грузия	
		Сроки имплементации	Ссылка на План действий/СА	Сроки имплементации	Ссылка на План действий/СА	Сроки имплементации	Ссылка на План действий/СА
2.	<i>Директива 2004/49/ЕС</i> о безопасности на железных дорогах Сообщества, корректирующая <i>Директиву Совета № 95/18/ЕС</i> о лицензировании железнодорожных предприятий и <i>Директиву № 2001/14/ЕС</i> о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификации безопасности (Директива о безопасности на железнодорожном транспорте)	Декабрь 2017	Глава VII. Транспорт Пункт 292	2014-2015	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 16.	В течение семи лет после вступления в силу Соглашения	ПРИЛОЖЕНИЕ XXIV ТРАНСПОРТ Пункт 15
3.	<i>Директива Совета 91/440/ЕЭС</i> о развитии железных дорог Сообщества	2015–2017	Глава VII. Транспорт Пункт 293	2015-2016	Глава XV. Транспорт Часть 85, Пункт 12.	-	-



	Название правового акта	Украина		Молдова		Грузия	
		Сроки имплементации	Ссылка на План действий/СА	Сроки имплементации	Ссылка на План действий/СА	Сроки имплементации	Ссылка на План действий/СА
4.	Директива Совета 95/18/ЕС лицензировании железнодорожных предприятий Следует применить следующие положения: введение лицензий в соответствии с условиями, изложенными в статьях 1, 2, 3, 4 (за исключением пункта 4.5), 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 и 15	2014–2017	Глава VII. Транспорт Пункт 294	2014-2015	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 13.	-	-
5.	Директива 2001/14/ЕС о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификации безопасности	2014–2017	Глава VII. Транспорт Пункт 295	2014-2015	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 14.	-	-
6.	Директива Совета 92/106/ЕЭС о разработке общих правил для отдельных видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами	Декабрь 2017	Глава VII. Транспорт Пункт 297	2016	Глава XV. Транспорт Часть 85, пункт 20	-	-



Пилотная Дорожная карта по правовому сближению

Приложение II Анкеты по *acquis communautaire*

А. Автомобильный транспорт

В. Железнодорожный транспорт



А. Автомобильный транспорт

1

Страна:		Дата:		
Ссылка на План действий:				
<p>ДИРЕКТИВА СОВЕТА № 92/6/ЕЭС ОТ 10 ФЕВРАЛЯ 1992 ГОДА по установке и применению устройств ограничения скорости для некоторых категорий механических транспортных средств в Сообществе</p> <p>Объект и цель регулирования: существующая мощность двигателей тяжелых грузовых автомобилей и автобусов, необходимая для подъема на дорогах с уклоном, позволяет им передвигаться по ровным дорогам с чрезмерной скоростью, которая не совместима со спецификациями других компонентов этих транспортных средств, таких как тормоза и шины; по этой причине и из соображений охраны окружающей среды в некоторых государствах-членах для определенных категорий транспортных средств действуют обязательные ограничения скорости.</p>				
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>				
<p>Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве</p>				
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)	
а)	б)	в)	г)	

<p><i>Статья 1</i></p> <p>В рамках настоящей Директивы под «автотранспортным средством» понимается любое транспортное средство с механическим приводом, относящееся к одной из перечисленных ниже категорий, предназначенное для использования на автомобильных дорогах и имеющее, по меньшей мере, четыре колеса и максимальную расчетную скорость более 25 км/ч:</p> <ul style="list-style-type: none"> - транспортные средства категории М3, допустимая максимальная масса которых превышает 10 тонн, - транспортные средства категории N3, <p>Под категориями М3 и N3 понимаются те, что определены в Приложении I к Директиве 70/156 / ЕЭС (4).</p>
<p><i>Статья 2</i></p> <p>Государства-члены должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы авто транспортные средства категории М3, упомянутые в Статье 1, использовались на дороге только при условии установки на них устройств ограничения скорости, для которых максимальная скорость составляет 100 км/ч.</p>
<p><i>Статья 3</i></p>



1. Государства-члены должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы автотранспортные средства категории N3 эксплуатировались на дорогах только при условии их оборудования ограничителем скорости, настроенным таким образом, что их скорость не может превышать 90 км/ч. С учетом технического допуска при современном состоянии техники в отношении разницы между предписанной и фактической скоростью движения максимальная скорость на этом устройстве должна быть установлена на уровне 86 км/ч.

2. Государства-члены вправе устанавливать на **устройстве максимальную скорость менее 85 км/ч на автомобилях, предназначенных исключительно для перевозки опасных грузов и зарегистрированных на их территории.**

Статья 6

Требования Статей 2 и 3 не применяются к автотранспортным средствам, используемым вооруженными силами, силами гражданской обороны, пожарной и другими аварийными службами, а также силами, отвечающими за поддержание общественного порядка.

То же самое относится к автотранспортным средствам, которые:

- в силу своих конструктивных особенностей не могут передвигаться быстрее, чем в пределах скорости, предусмотренных в Статьях 2 и 3,

- используются для научных испытаний на автодорогах,

- используются только для общественных услуг в городских районах.



2

Страна:	Дата:		
Ссылка на План действий:			
<p>ДИРЕКТИВА № 2003/59/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 15 ИЮЛЯ 2003 ГОДА о базовой квалификации и периодической переподготовке водителей определенных автотранспортных средств, предназначенных для перевозки грузов или пассажиров, о внесении изменений в Регламент Совета (ЕЭС) № 3820/85 и Директиву Совета № 91/439/ЕЭС, а также отмене Директивы Совета № 76/914/ЕЭС, <i>Официальный журнал EC L 226, 10/09/2003, с. 0004 – 0017</i></p> <p>Объект и цель регулирования:</p> <p>Чтобы дать возможность водителям соответствовать новым требованиям, обусловленным развитием дорожно-транспортного рынка, правила Сообщества должны распространяться на всех водителей, как самозанятых, так и оплачиваемых работников, осуществляющих перевозки как самостоятельно, так и по найму или за вознаграждение.</p> <p>Установление новых правил Сообщества направлено на то, чтобы, в силу своей квалификации, водитель был в состоянии иметь доступ к водительской деятельности и осуществлять ее.</p> <p>В частности, обязанность иметь базовую квалификацию и проходить периодическую переподготовку направлена на повышение безопасности дорожного движения и безопасности водителя, в том числе, во время операций, осуществляемых водителем во время остановки автомобиля. Кроме того, современный характер профессии водителя должен пробуждать интерес молодых людей к профессии, способствуя набору новых водителей при их нехватке.</p> <p>Минимальные требования, предъявляемые к базовой квалификации и периодической переподготовке, касаются правил безопасности, которые должны соблюдаться при движении и во время остановки автомобиля. Развитие безопасного вождения - предупреждение опасных ситуаций, учет действий других участников дорожного движения, – которое тесно связано с рациональным расходом топлива, призвано оказать позитивное влияние как на общество в целом, так и на автотранспортный сектор.</p>			
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>			
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
a)	б)	в)	г)

Статья 1

Сфера применения



Настоящая Директива применима водительской деятельности, осуществляемой:
(a) гражданами государств-членов, а также
(b) гражданами третьих стран, которые состоят в штате или используются предприятием, зарегистрированным в государстве-члене; именуемыми в дальнейшем «водителями», участвующими в дорожном движении в пределах Сообщества на дорогах общего пользования с использованием:
- транспортных средств, для управления которыми требуются водительские удостоверения категории C1, C1+E, C или C+E, как определено в Директиве 91/439/ЕЭС, или водительское удостоверение, признаваемое в качестве эквивалента,
- транспортных средств, для управления которыми требуются водительские права категории D1, D1+E, D или D+E, как определено в Директиве 91/439/ЕЭС, или водительское удостоверение, признаваемое в качестве эквивалента.
<i>Статья 2</i> Исключения
Положения Директивы не применяются к водителям:
(a) транспортных средств, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 45 км / ч;
(b) транспортных средств, используемых или находящихся под контролем вооруженных сил, сил гражданской обороны, пожарной службы и сил, ответственных за поддержание общественного порядка;
(c) транспортных средств, проходящих дорожные испытания в целях технического развития, ремонта или техобслуживания, а также новых или восстановленных транспортных средств, которые еще не были введены в эксплуатацию;
(d) транспортных средств, используемых в условиях чрезвычайного положения или предназначенных для спасательных операций;
(e) транспортных средств, используемых в процессе обучения вождению любых лиц, желающих получить водительские права или СРС, как это предусмотрено в Статье 6 и Статье 8 (1);
(f) транспортных средств, используемых для некоммерческих перевозок пассажиров или грузов, для личного пользования;
(g) транспортных средств, перевозящих материалы или оборудование, которое будет использоваться водителем в процессе работы, при условии, что вождение данного транспортного средства не является основным видом деятельности водителя.
<i>Статья 3</i> Квалификация и обучение
1. Деятельность по вождению, как определено в Статье 1, предполагает наличие обязательной начальной подготовки и обязательную периодическую переподготовку. В связи с этим государства-



члены должны обеспечить:
(a) систему начальной подготовки. Государства-члены должны выбрать между следующими двумя вариантами:
(i) вариант, сочетающий посещение курсов и тест
В соответствии с разделом 2 (2.1) Приложения I, данный тип начальной подготовки включает посещение обязательного курса в течение определенного периода. Он должен завершаться тестом. После успешного прохождения теста квалификация подтверждается сертификатом (CPC), как предусмотрено в Статье 6 (1) (a);
(ii) вариант, предполагающий только прохождение теста
2. Государства-члены могут также предусматривать систему ускоренной начальной подготовки, так что водитель может осуществлять вождение в случаях, указанных в Статье 5 (2) (a) (ii) и (b) и в Статье 5 (3) (a) (i) и (b).
В соответствии с разделом 3 Приложения I, ускоренная начальная подготовка должна включать посещение обязательного курса и завершаться тестом. После успешного прохождения теста квалификация подтверждается сертификатом (CPC), как предусмотрено в Статье 6 (2).
3. Государства-члены могут освобождать водителей, получивших сертификат о профессиональной квалификации водителя, предусмотренный Директивой 96/26/ЕС (8), от прохождения тестов, описанных в пункте 1(a)(i) и (ii) и в пункте 2, в вопросах, охваченных тестом, предусмотренным этой Директивой и, в случае необходимости, от посещения соответствующей части курса.
<i>Статья 4</i> Закрепленные права
Следующие категории водителей освобождаются от необходимости прохождения начальной подготовки:
(a) водители, имеющие права категории D1, D1+E, D или D+E или признанные эквивалентными права, выпущенные не позднее, чем через два года после окончательной даты транспозиции настоящей Директивы;
(b) водители, имеющие права категории C1, C+E, C или C+E или признанные эквивалентными права, выпущенные не позднее, чем через три года после окончательной даты транспозиции настоящей Директивы.
<i>Статья 5</i> Начальная подготовка
1. Доступ к начальной подготовке не требует предварительного получения соответствующего водительского удостоверения.
2. Водители транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов, могут осуществлять вождение



(a) при условии достижения возраста 18 лет:
(i) транспортных средств в рамках прав категории C и C+E, при условии наличия сертификата CPC, как указано в Статье 6(1);
(ii) транспортных средств в рамках прав категории C1 и C1+E, при условии наличия сертификата CPC, как указано в Статье 6(2);
(б) при условии достижения 21 года, транспортных средств в рамках прав категории C и C+E, при условии наличия сертификата CPC, как указано в Статье 6 (2).
3. Водители транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров, могут осуществлять вождение
(a) при условии достижения 21 года:
(i) транспортных средств в рамках прав категории D и D+E при перевозке пассажиров на регулярных маршрутах, протяженность которых не превышает 50 километров, а также транспортных средств в рамках прав категории D1 и D1+E, при условии наличия сертификата CPC, как указано в Статье 6 (2).
Любое государство-член может разрешить водителям транспортных средств одной из упомянутых выше категорий в возрасте от 18 лет управлять такими транспортными средствами на своей территории, при условии, что они имеют сертификат CPC, как указано в Статье 6 (1);
(ii) транспортных средств в рамках прав категории D и D+E, при условии, что они имеют сертификат CPC, как указано в Статье 6 (1).
Любое государство-член может разрешить водителям транспортных средств одной из упомянутых выше категорий в возрасте от 20 лет управлять такими транспортными средствами на своей территории, при условии, что они имеют сертификат CPC, как указано в Статье 6(1). Возрастное ограничение может быть снижено до 18 лет, если водитель управляет такими транспортными средствами без пассажиров;
(b) По достижении 23 лет, транспортными средствами в рамках прав категории D и D + E, при условии, что они имеют сертификат CPC, как указано в статье 6 (2).
5. Водители, осуществляющие перевозку грузов, которые расширяют или изменяют свою деятельность с целью перевозки пассажиров, или наоборот, и которые имеют сертификат CPC, как предусмотрено в Статье 6, не обязаны повторно проходить общие части первоначальной подготовки, а только части, касающиеся новой квалификации.
<i>Статья 6</i>
Сертификат профессиональной компетенции (CPC), удостоверяющий начальную подготовку
1. Сертификат CPC, удостоверяющий начальную подготовку
(a) присуждаемый на основании прохождения курса и теста
(б) присуждаемый на основании прохождения теста



2. Сертификат СРС, удостоверяющий ускоренную начальную подготовку

В соответствии со Статьей 3(2), государства-члены должны требовать от водителей-стажеров посещения курсов в уполномоченных учебных центрах. Эти курсы должны охватывать все предметы, упомянутые в пункте 1 Приложения I.

Статья 7

Периодическая переподготовка

Периодическая переподготовка должна давать возможность обладателям сертификата СРС, как указано в Статье 6, и водителям, упомянутым в Статье 4, обновлять знания, необходимые для их работы, с особым акцентом на безопасности дорожного движения и рационализации потребления топлива.

Соответствующее обучение должно быть организовано уполномоченными учебными центрами, в соответствии с разделом 5 Приложения I. При переходе водителя на работу в другое предприятие пройденная ранее периодическая подготовка должна приниматься во внимание.

Периодическая подготовка должна быть ориентирована на расширение и пересмотр некоторых из вопросов, упомянутых в разделе 1 Приложения I.

Статья 8

Сертификат СРС, подтверждающий периодическую переподготовку

1. Если водитель прошел курс периодической переподготовки, упомянутый в Статье 7, компетентные органы государств-членов или уполномоченный учебный центр выдают ему или ей сертификат СРС, удостоверяющий прохождение периодической переподготовки.

3. Водитель, завершивший первый курс периодической переподготовки в соответствии с пунктом 2, должен проходить периодическое обучение каждые пять лет, до конца срока действия СРС, удостоверяющего прохождение периодической переподготовки.

Статья 9

Место прохождения подготовки

Водители, указанные в Статье 1(a), должны проходить начальную подготовку, о которой говорится в Статье 5, в государстве-члене их постоянного проживания, как определено в Статье 14 Регламента (ЕЭС) № 3821/85 (9).

Водители, указанные в Статье 1(b), должны проходить такую подготовку в государстве-члене, в котором учреждено соответствующее предприятие, или в государстве-члене, которое выдало им разрешение на работу.

Водители, указанные в Статье 1(a) и 1 (b) должны проходить периодическую переподготовку, о которой говорится в Статье 7, в государстве-члене, где они обычно проживают или государстве-члене, где они работают.



3

Страна:		Дата:		
Ссылка на План действий:				
<p>ДИРЕКТИВА 2006/22/ЕС ОТ 15 МАРТА 2006 ГОДА о минимальных условиях для осуществления Регламентов Совета (ЕЭС) №3820/85 и (ЕЭС) №3821/85 в отношении социального законодательства, касающегося деятельности автомобильного транспорта, и отмене Директивы Совета 88/599/ЕЭС</p> <p>Объект и цель регулирования: существующая мощность двигателей тяжелых грузовых автомобилей и автобусов, необходимая для подъема на дорогах с уклоном, позволяет им передвигаться по ровным дорогам с чрезмерной скоростью, которая не совместима со спецификациями других компонентов этих транспортных средств, таких как тормоза и шины; по этой причине и из соображений охраны окружающей среды в некоторых государствах-членах для определенных категорий автотранспортных средств установка ограничителей скорости является обязательной.</p>				
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>				
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве				
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)	
а)	б)	в)	г)	

<i>Статья 1</i>
<p>В рамках настоящей Директивы под «автотранспортным средством» понимается любое транспортное средство с механическим приводом, относящееся к одной из перечисленных ниже категорий, предназначенное для использования на автомобильных дорогах и имеющее, по меньшей мере, четыре колеса и максимальную расчетную скорость более 25 км/ч:</p> <ul style="list-style-type: none"> - транспортные средства категории М3, допустимая максимальная масса которых превышает 10 тонн, - транспортные средства категории N3, <p>Под категориями М3 и N3 понимаются те, что определены в Приложении I к Директиве 70/156/ЕЭС (4).</p>



Статья 2

Государства-члены должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы автотранспортные средства категории М3, упомянутые в Статье 1, использовались на дороге **только при условии установки на них устройств для ограничения скорости**, для которых максимальная скорость составляет 100 км/ч.

Статья 3

1. Государства-члены должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы автотранспортные средства категории N3 эксплуатировались на дорогах только при условии их оборудования ограничителем скорости, настроенного таким образом, что их скорость не может превышать 90 км/ч; с учетом технического допуска при современном состоянии техники в отношении разницы между предписанной и фактической скоростью движения максимальная скорость на этом устройстве должна быть установлена на уровне 86 км/ч.

2. Государства-члены вправе устанавливать на **устройстве максимальную скорость менее 85 км/ч на автомобилях, предназначенных исключительно для перевозки опасных грузов и зарегистрированных на их территории.**

Статья 5

1. До начала применения положений Сообщества по этим вопросам, устройства для ограничения скорости, упомянутые в Статьях 2 и 3, должны соответствовать **техническим требованиям, установленным компетентными национальными органами.**

Статья 6

Требования Статей 2 и 3 не применяются к автотранспортным средствам, используемых вооруженными силами, гражданской обороной, пожарной и другими аварийными службами и силами, отвечающими за поддержание общественного порядка.

То же самое относится к автотранспортным средствам, которые:

- в силу своих конструктивных особенностей не могут передвигаться быстрее, чем в пределах скорости, предусмотренных в Статьях 2 и 3,

- используются для научных испытаний на автодорогах,

- используются только для общественных услуг в городских районах.



4

Страна:		Дата:		
Ссылка на План действий:				
<p>РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1071/2009 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 21 ОКТЯБРЯ 2009 ГОДА, устанавливающий общие правила в отношении условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок, и отменяющий Директиву Совета №96/26/ЕС.</p> <p>Объект и цель регулирования: Настоящий Регламент регулирует допуск к осуществлению профессиональной деятельности операторов автомобильных перевозок</p>				
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>				
<p>Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве</p>				
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)	
а)	б)	в)	г)	

Статья 1

Предмет и область действия

4. В отступление от положений пункта 2, если иное не предусмотрено национальным законодательством, настоящий Регламент не распространяется на:

(а) предприятия, профессионально осуществляющие деятельность оператора автомобильных перевозок исключительно с использованием автотранспортных средств или составов транспортных средств, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3,5 тонн. Однако государства-члены вправе снизить этот лимит для всех или некоторых категорий автотранспортных операций;

(б) предприятия, осуществляющие пассажирские автомобильные перевозки исключительно во внекоммерческих целях или имеющие в качестве основного другой вид деятельности, помимо оператора автомобильных пассажирских перевозок;

(с) предприятия, осуществляющие деятельность автотранспортного оператора исключительно с использованием транспортных средств, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 40 км/ч.

Статья 2

Определения

В рамках настоящего Регламента:



Под «деятельностью оператора грузовых автомобильных перевозок» понимается деятельность любых предприятий, осуществляющих перевозки грузов по найму или за вознаграждение с использованием автотранспортных средств или составов автотранспортных средств;

Под «деятельностью оператора пассажирских автомобильных перевозок» понимается деятельность любых предприятий, осуществляющих перевозки с использованием автотранспортных средств, сконструированных и оборудованных для перевозки свыше девяти человек, включая водителя, и предназначенных для этих целей, оказывающих услуги пассажирских перевозок для населения или для отдельных категорий пользователей, взимая плату с перевозимых лиц или организаторов перевозки;

«Деятельность оператора автомобильных перевозок» означает осуществление деятельности оператора автомобильных пассажирских или автомобильных грузовых перевозок;

«Предприятие» - это любое физическое лицо или любое юридическое лицо, получающее прибыль или нет, любая ассоциация или группа лиц без образования юридического лица, получающие прибыль или нет, любой официальный орган, обладающий собственной правосубъектностью или зависимый от органа власти, имеющего правосубъектность, осуществляющий перевозку пассажиров, или любое физическое или юридическое лицо, осуществляющее перевозку грузов с коммерческой целью;

«Транспортный управляющий» означает физическое лицо, нанятое предприятием, либо, если это предприятие является физическим лицом, то это лицо, либо, где это предусмотрено, другое физическое лицо, назначенное данным предприятием по контракту, которое фактически и непрерывно руководит транспортной деятельностью указанного предприятия;

«Разрешение на осуществление деятельности оператора автомобильных перевозок» означает административное решение, которое уполномочивает предприятие, удовлетворяющее требованиям, изложенным в настоящем Регламенте, выполнять функции оператора автомобильных перевозок;

«Компетентный орган» означает национальный, региональный или местный орган государства-члена, который для целей разрешения деятельности оператора автомобильных перевозок проверяет, соответствует ли данное предприятие условиям, изложенным в настоящем Регламенте, и уполномочен выдавать, приостанавливать действие либо отзывать разрешения на осуществление деятельности оператора автомобильных перевозок;

«Государство-член регистрации» означает государство-член, в котором предприятие учреждено на правовой основе, независимо от того, что его транспортный управляющий может происходить из другой страны.

Статья 3

Требования к участию в деятельности оператора автомобильных перевозок

1. Предприятия, осуществляющие деятельность оператора автомобильных перевозок, должны

(a) иметь действующую и постоянную регистрацию в государстве-члене;

(b) иметь адекватную деловую репутацию;

(c) иметь надлежащее финансовое положение;

(d) обладать профессиональной компетентностью.



Статья 4

Транспортный управляющий

1. Предприятие, осуществляющее деятельность оператора автомобильных перевозок, назначает в качестве транспортного управляющего, по крайней мере, одно физическое лицо, которое удовлетворяет требованиям, изложенным в Статье 3 (1) (b) и (d), и которое:

(a) фактически и постоянно управляет транспортной деятельностью предприятия;

(b) имеет подтвержденную связь с предприятием, например, является сотрудником, директором, владельцем или акционером, либо управляет им или, если предприятие является физическим лицом, является этим лицом.

3. Государства-члены вправе принимать решение о том, что транспортный управляющий, назначаемый в соответствии с пунктом 1, не может быть дополнительно назначен в соответствии с пунктом 2, или может быть назначен таким образом только в отношении ограниченного числа предприятий или парка транспортных средств, объем которого меньше, чем указано в пункте 2 (c).

4. Предприятие должно уведомлять компетентный орган о назначении транспортного управляющего или транспортных управляющих.

ГЛАВА II

УСЛОВИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ, ИЗЛОЖЕННЫХ В СТАТЬЕ 3

Статья 5

Условия, связанные с требованием учреждения

В целях удовлетворения требования, изложенного в Статье 3 (1)(a), предприятие в соответствующем государстве-члене должно:

иметь учреждение, расположенное в этом государстве-члене и имеющее помещения, в которых оно хранит свою основную бизнес-документацию, в частности, бухгалтерские документы, документы по управлению персоналом, документы, содержащие данные, касающиеся времени работы и отдыха водителей, а также любые другие документы, к которым уполномоченный орган должен иметь доступ в целях проверки на соответствие условиям, изложенным в настоящем Регламенте. Государства-члены вправе требовать от учреждений, расположенных на их территории, наличия других документов, доступ к которым открыт в любое время;

после получения разрешения иметь в своем распоряжении одно или более транспортных средств, зарегистрированных или иным образом введенных в обращение в соответствии с законодательством этого государства-члена, независимо от того, находятся ли эти транспортные средства в полной собственности или, например, приобретены в рассрочку, взяты в аренду или в лизинг;

фактически и постоянно осуществлять с использованием необходимого административного оборудования свои операции, касающиеся транспортных средств, упомянутых в пункте (b) и соответствующего технического оборудования и других ресурсов в операционном центре, расположенном в этом государстве-члене.

Статья 6

Условия, связанные с требованием адекватной деловой репутации

1. В соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, государства-члены должны определить условия,



которые должны выполняться предприятиями и транспортными управляющими в целях удовлетворения требования о наличии адекватной деловой репутации, изложенного в Статье 3 (1)(b).

При определении соответствия предприятия указанному требованию государства-члены должны изучить ведение дел предприятием, его транспортным управляющим и другими ответственными лицами в соответствии с определением данного государства-члена. Любые упоминания в настоящей статье осуждений, наказаний или нарушений относятся к осуждениям, наказаниям или нарушениям как самого предприятия, так и его управляющего или любого другого ответственного лица в соответствии с определением государства-члена.

Условия, указанные в первом подпункте, могут считаться выполненными в том случае, если, по меньшей мере:

нет никаких веских оснований сомневаться в хорошей репутации управляющего или транспортного предприятия, таких как судимость или привлечение к ответственности за серьезное нарушение каких-либо действующих национальных норм в таких областях как, например, торговое право, законодательство о несостоятельности, условия оплаты труда и занятости в профессии, дорожное движение, профессиональная ответственность, торговля людьми или незаконный оборот наркотиков;

транспортный управляющий или транспортное предприятие не были осуждены в одном или более государствах-членах за тяжкое уголовное преступление или понесли наказание за серьезное нарушение действующих норм Сообщества в следующих областях:

время управления транспортным средством и время отдыха водителей, продолжительность рабочего времени, установка и использование регистрирующего оборудования;

максимальная масса и габариты коммерческих транспортных средств, используемых в международных перевозках;

начальная подготовка и периодическая переподготовка водителей;

пригодность коммерческих транспортных средств к эксплуатации, в том числе, с точки зрения обязательного технического осмотра автотранспортных средств;

доступ к рынку международных грузовых автомобильных перевозок, или, в соответствующих случаях, доступ к рынку пассажирских автомобильных перевозок;

безопасность автомобильных перевозок опасных грузов;

установка и использование ограничителей скорости на некоторых видах транспортных средств;

водительские удостоверения;

допуск к профессии;

перевозка животных

Статья 7

Условия, связанные с требованием устойчивого финансового положения

1. В целях удовлетворения требования, изложенного в Статье 3(1)(с), предприятие должно в любое время быть в состоянии выполнять свои финансовые обязательства в течение отчетного года. Для этой цели предприятие должно продемонстрировать, на основе годовой финансовой отчетности, заверенной аудитором или надлежащим образом уполномоченным лицом, что каждый год оно располагает капиталом и резервами на общую сумму, как минимум, 9000 евро, если используется одно транспортное средство, и 5000 евро на каждое дополнительное транспортное средство.

В рамках настоящего Регламента стоимость евро в валютах государств-членов, которые не участвуют в третьем этапе экономического и валютного союза, должна фиксироваться каждый год. При этом должен



применяться курс по состоянию на первый рабочий день октября, опубликованный в *Официальном журнале Европейского Союза*. Этот курс действует с 1 января последующего календарного года.

Статья 8

Условия, связанные с требованием профессиональной компетентности

1. В целях удовлетворения требования, изложенного в Статье 3(1)(d), лицо или лица должны обладать знаниями, соответствующими уровню, предусмотренному в Части I Приложения I, для перечисленных в нем областей. Эти знания должны быть продемонстрированы с помощью обязательного письменного экзамена, который, если государство-член примет такое решение, может быть дополнен устным экзаменом. Такие экзамены должны быть организованы в соответствии с частью II приложения I. При этом государства-члены могут принять решение о необходимости прохождения обучения перед сдачей экзамена.

3. Организовывать и сертифицировать упомянутые в пункте 1 письменные и устные экзамены вправе только ведомства или органы, должным образом уполномоченные для этой цели государством-членом в соответствии с установленными критериями. Государства-члены должны регулярно удостоверяться, что условия, на которых эти ведомства или органы организуют экзамены, соответствуют предписанному в Приложении I порядку.

4. Государства-члены вправе должным образом уполномочивать, в соответствии с установленными ими критериями, органы, которые обеспечивают кандидатов качественным обучением для подготовки к экзаменам, а транспортных управляющих – постоянной переподготовкой, чтобы они могли при желании обновить свои знания. Государства-члены должны постоянно удостоверяться, что указанные организации неизменно соответствуют критериям, на основании которых они были аккредитованы.

5. Государства-члены могут способствовать проведению периодической подготовки по вопросам, перечисленным в Приложении I, с интервалами в 10 лет, для того, чтобы транспортные управляющие были в курсе развития отрасли.

8. Сертификат, выданный ведомством или органом, упомянутым в пункте 3, является доказательством профессиональной компетентности. Этот сертификат не может быть передан другому лицу. Он должен быть составлен в соответствии с требованиями безопасности и образцом сертификата, приведенными в Приложениях II и III, заверен печатью выдавшего его уполномоченного ведомства или органа.

ГЛАВА III

РАЗРЕШЕНИЯ И КОНТРОЛЬ

Статья 10

Компетентные органы

Каждое государство-член назначает один или несколько компетентных органов для обеспечения правильной имплементации настоящего Регламента. Эти органы должны иметь следующие полномочия:

рассмотрение заявок предприятий;

выдача разрешений на осуществление деятельности автотранспортного оператора, приостановка действия или отзыв таких разрешений;

признание физического лица непригодным к управлению транспортной деятельностью предприятия в качестве транспортного управляющего;

проведение необходимых проверок, чтобы убедиться, удовлетворяет ли предприятие требованиям,



изложенным в Статье 3.

2. Компетентные органы должны публиковать все условия в соответствии с настоящим Регламентом, любые другие национальные нормы и процедуры, которые должны выполняться заинтересованными заявителями, и сопровождать их соответствующими разъяснениями.

Статья 11

Рассмотрение и регистрация заявок

1. Транспортное предприятие, соответствующее изложенным в Статье 3 требованиям, после подачи заявки должно быть допущено к осуществлению деятельности автотранспортного оператора. Компетентный орган должен удостовериться в том, что предприятие, подавшее заявку, удовлетворяет требованиям, изложенным в этой статье.

2. Компетентный орган должен внести в национальный электронный реестр, упомянутый в Статье 16, данные, относящиеся к предприятиям, деятельность которых он разрешает и которые упомянуты в пунктах (а) - (d) первого подпункта Статьи 16 (2).

5. Предприятия, получившие разрешение на осуществление деятельности автотранспортного оператора, в соответствии с порядком, установленным в государстве-члене, в срок до 28 дней должны уведомить компетентный орган, выдавший разрешение, о каких-либо изменениях данных, указанных в пункте 2.

Статья 12

Проверки

1. Компетентные органы должны контролировать предприятия, которым были выданы разрешения на осуществление деятельности автотранспортного оператора, на предмет соответствия требованиям, изложенным в Статье 3.

В этих целях государства-члены должны проводить проверки тех предприятий, которые классифицируются как представляющие повышенный риск. При этом государства-члены должны расширить систему классификации рисков, установленную ими в соответствии со Статьей 9 Директивы № 2006/22/ЕС Европейского парламента и Совета от 15 марта 2006 года о минимальных условиях для осуществления Регламентов Совета (ЕЭС) № 3820/85 и (ЕЭС) № 3821/85 в отношении социального законодательства, касающегося деятельности автомобильного транспорта⁽¹⁰⁾, чтобы охватить все нарушения, указанные в Статье 6 настоящего Регламента.

Статья 13

Порядок приостановления действия и отзыва разрешений

1. Если компетентный орган установил, что предприятие подвергается риску невыполнения требований, изложенных в Статье 3, он должен уведомить предприятие об этом. Если компетентный орган выявил, что одно или несколько требований более не выполняется, он может установить для предприятия один из следующих сроков на исправление ситуации:

(а) срок, не превышающий 6 месяцев, который может быть продлен на 3 месяца в случае смерти или физической недееспособности транспортного управляющего для найма нового транспортного управляющего, если управляющий больше не удовлетворяет требованиям в отношении адекватной деловой репутации или профессиональной компетентности;

(б) срок, не превышающий 6 месяцев, в течение которого предприятие может исправить ситуацию, продемонстрировав, что оно имеет эффективную и стабильную организацию;



(в) срок, не превышающий 6 месяцев, если не выполняется требование устойчивого финансового положения, чтобы предприятие могло продемонстрировать, что это требование будет снова выполняться на постоянной основе.

2. Компетентный орган может потребовать от предприятия, разрешение которого было приостановлено или отозвано, прохождения его транспортными управляющими экзаменов, упомянутых в Статье 8 (1) до принятия каких-либо реабилитационных мер.

3. Если компетентный орган устанавливает, что предприятие больше не выполняет одно или несколько требований, изложенных в Статье 3, он должен приостановить действие или отозвать разрешение на осуществление деятельности автотранспортного оператора в пределах сроков, указанных в пункте 1 настоящей Статьи.

Статья 14

Заявление о профессиональной непригодности транспортного менеджера

1. Если транспортный управляющий утратил хорошую репутацию в соответствии со Статьей 6, компетентный орган должен объявить такого транспортного управляющего профессионально непригодным к управлению транспортной деятельностью предприятия.

2. До тех пор, пока не будут приняты реабилитационные меры в соответствии с положениями национального законодательства, сертификат профессиональной компетентности, упомянутый в Статье 8(8), объявленного профессионально непригодным транспортного управляющего, является недействительным в любом из государств-членов.

Статья 22

Санкции

1. Государства-члены должны установить нормативные положения в отношении санкций за нарушения настоящего Регламента и принимать все необходимые меры для обеспечения их применения. Эти санкции должны быть действенными, пропорциональными и оказывать сдерживающее воздействие. Государства-члены должны уведомить Комиссию об этих положениях не позднее 4 декабря 2011 года и без промедления информировать ее о любых последующих изменениях, затрагивающих их. Государства-члены должны обеспечить применение таких мер без дискриминации по признаку гражданства или места учреждения предприятия.

2. Санкции, предусмотренные в пункте 1, должны включать, в частности, приостановку действия разрешения на осуществление деятельности автотранспортного оператора, отзыв такого разрешения и объявление о профессиональной непригодности транспортного менеджера.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Особенно серьезные нарушения в отношении статьи 6(2)(а)

(а) Превышение установленного допустимого времени управления транспортным средством в течение 6 дней или суммарной продолжительности управления в течение двух последовательных недель более чем на 25%.

(б) Превышение в течение рабочего дня максимально допустимого времени управления транспортным средством на 50% или более без перерыва или без непрерывного периода отдыха не менее 4,5 часов.

Отсутствие установленного на транспортном средстве тахографа и / или ограничителя скорости, использование мошеннического устройства, дающего возможность изменять записи записывающего оборудования и / или ограничителя скорости или фальсификация записей или данных, выгруженных из



тахографа и / или карты водителя.

Осуществление вождения без действительного сертификата пригодности автомобиля к эксплуатации, если такой документ требуется в соответствии с законодательством Сообщества, и / или управление транспортным средством с серьезными неполадками, в частности, тормозной системы, рулевого управления, колес / шин, подвески или ходовой части, способными создать непосредственную угрозу безопасности дорожного движения, приводит к принятию решению об иммобилизации транспортного средства.

Транспортировка опасных грузов, запрещенных к перевозке, транспортировка таких грузов в запрещенных или неутвержденных емкостях или отсутствие указания на перевозку опасных грузов на транспортном средстве, что представляет угрозу для жизни людей или окружающей среды в такой степени, влечет за собой принятие решения об иммобилизации транспортного средства.

Перевозка пассажиров или грузов при отсутствии действительного водительского удостоверения или осуществление перевозки предприятием, не имеющим действительного разрешения Сообщества.

Вождение с картой водителя, которая была фальсифицирована, или с картой, владельцем которой водитель не является, или с картой, полученной на основе ложных заявлений и / или поддельных документов.

Перевозка грузов с превышением максимально допустимой груженой массы на 20% или более для транспортных средств, максимальная допустимая масса которых в груженом состоянии превышает 12 тонн, и на 25% или более для транспортных средств, максимальная допустимая масса которых в груженом состоянии не превышает 12 тонн.



5

Государство:		Дата	
Ссылка на План действий:			
<p>ДИРЕКТИВА СОВЕТА № 96/53/ЕС ОТ 25 ИЮЛЯ 1996 ГОДА, устанавливающая для определенных дорожных транспортных средств, циркулирующих в пределах Сообщества, максимальных разрешенных габаритов при осуществлении национальных и международных перевозок и максимально допустимой массы при осуществлении международных перевозок. <i>Официальный журнал EC L 235, 17/09/1996 с. 0059 – 0075.</i></p>			
<p>Объект и цель регулирования: различия между действующими стандартами в государствах-членах в отношении веса и габаритов коммерческих автотранспортных средств может оказать негативное влияние на условия конкуренции и создавать препятствия для движения трафика между государствами-членами; общие стандарты для размеров транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов, должны оставаться стабильными в долгосрочной перспективе; необходимо уточнить понятие «неделимого груза» в целях обеспечения единообразного применения настоящей Директивы в отношении разрешений для транспортных средств или составов транспортных средств, перевозящих такие грузы;</p>			
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>			
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)
<i>Статья 1</i>			
1. Настоящая Директива применяется к:			
(а) габаритам автотранспортных средств категорий М2 и М3 и их прицепах категории 0, а также N2 и N3 и их прицепах категорий 03 и 04 в соответствии с Приложением II Директивы Совета 70/156/ЕЭС от 6 февраля 1970 года о гармонизации законодательства государств-членов ЕС по сертификации автотранспортных средств и прицепов к ним (7);			
(б) к весовым параметрам и некоторым другим характеристикам транспортных средств, указанных в пункте (а) и перечисленных в Приложении I (2) к настоящей Директиве.			
2. Все весовые параметры, указанные в Приложении I, действительны применительно к дорожному движению, поэтому они относятся к условиям погрузки, а не стандартам производства, которые будут определены в более поздней Директиве.			



Статья 2

Для целей настоящей Директивы:

- «автотранспортное средство» означает любое самоходное механическое транспортное средство,

- «прицеп» означает любое транспортное средство, которое предназначено для движения в составе с автотранспортным средством, кроме прицепов, и которое произведено и оборудовано для перевозки товаров,

- «полуприцеп» означает любое транспортное средство, которое предназначено для движения в составе с автотранспортным средством таким образом, что часть веса этого транспортного средства и часть веса груза приходится на автотранспортное средство, и которое произведено и оборудовано для перевозки товаров,

- «комбинированное транспортное средство» означает одно из двух:

- автомобильный поезд, состоящий из автотранспортного средства, движущегося в составе с прицепом, или

- автомобиль с шарнирно-сочлененной рамой, состоящий из автотранспортного средства, движущегося в составе с полуприцепом,

- «авторефрижератор» означает любое транспортное средство, закрепленные или подвижные настройки кузова которого специально оборудованы для перевозки товаров при регулируемой температуре и боковые стенки которого, включая изоляцию, составляют, по крайней мере, 45 мм в толщину,

- «автобус» означает транспортное средство более чем с девятью сидениями, включая сидение водителя, сконструированное и оборудованное для перевозки пассажиров и их багажа. Оно может иметь один или два этажа, а также прицеп для багажа,

- «сочлененный автобус» означает автобус, состоящий из двух неподвижных секций, соединенных между собой подвижной секцией. В этом типе автотранспортного средства пассажирские сидения в каждой из двух неподвижных секций должны быть сообщающимися. Подвижная секция должна обеспечивать свободное перемещение пассажиров между неподвижными секциями. Соединение и разъединение этих двух секций должны быть возможны только в производственном помещении,

- «максимально допустимые габариты» означают максимальные габариты для использования транспортного средства, которые указаны в Приложении I настоящей Директивы,

- «максимально допустимый вес» означает максимальный вес для использования груженого транспортного средства в международных перевозках,

- «максимально-допустимая осевая нагрузка» означает максимальную нагрузку на ось или оси груженого транспортного средства для использования в международных перевозках,

- «неделимый груз» означает груз, который в целях автомобильной перевозки не может быть разделен на две или более части без существенных затрат или риска его повреждения и который в силу своих габаритов или массы не может быть перевезен автотранспортным средством, прицепом, автопоездом или автомобилем с шарнирно-сочлененной рамой, которые отвечают всем требованиям настоящей



Директивы,
- «тонна» означает вес, который имеет предмет массой в одну тонну; он признается равным 9,8 килоньютонов (кН),
<i>Статья 3</i>
1. Государство-член ЕС не вправе запретить использование на своей территории:
- в международных перевозках – транспортных средств, зарегистрированных или выпущенных в обращение в любом другом государстве-члене ЕС, по причинам, связанным с их весом или габаритами,
- во внутренних перевозках – транспортных средств, зарегистрированных или выпущенных в обращение в любом другом государстве-члене ЕС по причинам, связанным с их габаритами, при условии, что такие транспортные средства соответствуют максимальным значениям, указанным в Приложении I.
(b) компетентный орган государства-члена ЕС, в котором зарегистрировано или выпущено в обращение транспортное средство, установил максимальные значения, не упомянутые в Статье 4(1), превышающие те, что указаны в Приложении I.
2. Однако параграф 1 (a) не должен влиять на право государства-члена ЕС требовать, учитывая нормы Сообщества, чтобы транспортное средство, зарегистрированное или выпущенное в обращение на его территории, соответствовало внутригосударственным требованиям к весовым и габаритным характеристикам, не включенным в Приложение I.
3. Государства-члены ЕС вправе требовать, чтобы авторефрижераторы имели при себе сертификат АТР либо номерные знаки с сертификатом АТР, предусмотренные Соглашением от 1 сентября 1970 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальном оборудовании, используемом при таких перевозках.
<i>Статья 4</i>
3. Транспортным средствам и комбинированным транспортным средствам с габаритами, превышающими максимально допустимые, движение может быть разрешено только на основании специальных разрешений, выданных в недискриминационном порядке компетентными государственными органами. А также на основании таких же недискриминационных договоренностей, согласованных с такими органами отдельно в каждом случае, если такие транспортные средства или комбинированные транспортные средства предназначены для перевозки неделимого груза.
5. Государства-члены ЕС вправе разрешить транспортным средствам и комбинированным транспортным средствам, построенным с применением новых технологий или новых принципов, которые не отвечают одному или более требованиям настоящей Директивы, осуществлять определенные местные перевозки в течение испытательного периода. Государствам-членам ЕС следует уведомить об этом Европейскую комиссию.
<i>Статья 6</i>
1. Государствам-членам ЕС надлежит принять необходимые меры, чтобы убедиться, что транспортные средства, перечисленные в Статье 1 и соответствующие требованиям настоящей Директивы, имеют одно из следующих доказательств:



(a) сочетание двух следующих табличек:
- «табличка производителя», изготовленная и закрепленная в соответствии с Директивой 76/114/ЕЭС (8),
- табличка, относящаяся к габаритам, в соответствии с Приложением III, изготовленная и закрепленная в соответствии с Директивой 76/114/ЕЭС;
(b) единая табличка, изготовленная и закрепленная в соответствии с Директивой 76/114/ЕЭС, содержащая информацию обеих табличек, предусмотренных пунктом (a);
(в) единый документ, выданный компетентным государственным органом государства-члена ЕС, в котором транспортное средство было зарегистрировано или выпущено в обращение. Такой документ должен содержать те же заголовки и ту же информацию, что и таблички, предусмотренные пунктом (a). Его следует хранить в месте, легко доступном для проверки, а также следует принять достаточные меры для его сохранности.
2. Если характеристики транспортного средства более не соответствуют тем, что указаны в документах, подтверждающих соответствие, государство-член ЕС, в котором зарегистрировано транспортное средство, должно предпринять необходимые шаги для того, чтобы обеспечить замену таких доказательств.
3. Таблички и документы, предусмотренные параграфом 1, должны признаваться государствами-членами ЕС как доказательство соответствия транспортного средства требованиям настоящей Директивы.
4. Транспортные средства, имеющие доказательства соответствия, могут быть подвергнуты:
- применительно к общим стандартам веса – выборочным проверкам,
- применительно к общим стандартам габаритов – только проверкам, когда есть подозрения в несоответствии настоящей Директиве.



6

Государство:		Дата:	
Ссылка на План действий:			
<p>ДИРЕКТИВА 1999/62/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 17 ИЮНЯ 1999 ГОДА о взимании сборов с тяжелых грузовых автомобилей за пользование транспортной инфраструктурой, ОЖ L 187, 20.7.1999, с. 0042-0050</p> <p>Объект и цель регулирования: для сокращения перекосов конкуренции между транспортными предприятиями в странах-членах ЕЭС требуется как гармонизация системы взимания сборов, так и установление справедливого механизма взимания сборов с перевозчиков за пользование инфраструктурой.</p>			
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>			
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)

<p><i>Преамбула</i></p> <p>(7) использование не наносящих вреда дорогам и более экологических чистых транспортных средств следует стимулировать путем дифференциации налогов и сборов, при условии, что такая дифференциация не скажется на функционировании внутреннего рынка;</p> <p>(12) Существующие перекосы в конкуренции не могут быть устранены только путем гармонизации налогов или топливных акцизов. Однако, до тех пор, пока не будут введены технически и экономически более подходящие формы взимания сборов, такие перекосы могут быть смягчены посредством сохранения или введения платы за проезд и / или сборов с пользователей за пользование автодорогами. Кроме того, государства-члены должны иметь возможность взимать сборы за использование мостов, тоннелей и горных перевалов;</p> <p>(14) Плата за проезд и сборы за использование инфраструктуры не должны быть дискриминационными, приводить к чрезмерным формальностям или создавать препятствия на внутренних границах. В связи с этим должны быть приняты адекватные меры для обеспечения возможности оплаты сборов в любое время и с использованием различных средств платежа;</p> <p>(15) Ставки сборов с пользователей должны быть основаны на продолжительности использования соответствующей инфраструктуры и дифференцироваться в зависимости от затрат, обусловленных дорожно-транспортными средствами;</p> <p>(18) Государства-члены должны быть в состоянии относить на охрану окружающей среды и</p>
--



<p>сбалансированное развитие транспортных сетей процент от суммы взимаемой с пользователей платы или суммы сборов за пользование инфраструктурой, при условии, что эта сумма рассчитывается в соответствии с положениями настоящей Директивы;</p>
<p><i>ГЛАВА I</i></p> <p>Общие положения</p>
<p><i>Статья 1</i></p>
<p>Настоящая Директива применяется в отношении налогов на транспортные средства, дорожных пошлин и сборов, налагаемых на транспортные средства, как определено в Статье 2.</p>
<p>(а) «автомагистраль» означает дорогу, специально спроектированную и построенную для автомобильного транспорта, не обслуживающую расположенные на ней объекты собственности, и которая;</p>
<p>(i) обеспечена, за исключением отдельных участков или временно, отдельными полосами движения в двух направлениях, отделенными друг от друга либо разделительной полосой, не предназначенной для движения, либо, в исключительных случаях, другими средствами;</p>
<p>(ii) не пересекается на одном уровне с какими-либо дорогами, железнодорожными и трамвайными путями или пешеходными дорожками;</p>
<p>(iii) специально обозначена в качестве автомагистрали.</p>
<p>(б) «пошлина» означает оплату определенной суммы за транспортное средство, осуществляющую перевозки между двумя точками инфраструктуры; размер суммы зависит от расстояния и типа транспортного средства;</p>
<p>(с) «сбор с пользователей» означает оплату некоторой суммы, предоставляющей транспортному средству возможность использовать в течение определенного периода инфраструктуру, упомянутую в Статье 7(2);</p>
<p>(д) «транспортное средство» означает механическое транспортное средство или сочлененное автотранспортное средство, предназначенное исключительно для автомобильной перевозки грузов и имеющее максимальный допустимый вес в груженом состоянии не менее 12 тонн;</p>
<p>(е) «транспортное средство EURO I» означает автомашину с характеристиками, описанными в графе А таблицы (секция 8.3.1.1) Приложения I Директивы Совета 88/77/ЕЭС от 3 декабря 1987 года о гармонизации законодательства государств-членов касательно мер, которые необходимо принять в отношении выбросов газообразных и твердых загрязняющих веществ из дизельных двигателей для использования в транспортных средствах (10).</p>
<p><i>ГЛАВА III</i></p> <p>Пошлины и сборы с пользователей</p>
<p><i>Статья 7</i></p>



3. Пошлины и сборы не должны взиматься одновременно при использовании одного участка дороги. Тем не менее, государства-члены могут также налагать пошлины в сетях, где сборы с пользователей взимаются за пользование мостами, туннелями и горными перевалами.

4. Пошлины и сборы должны устанавливаться и взиматься таким образом, чтобы, по возможности, не вызывать помех для свободного передвижения транспорта и избегать любых обязательных проверок на внутренних границах государств-членов ЕС. Государствам-членам ЕС необходимо сотрудничать в направлении выработки методов, позволяющих перевозчикам оплачивать сборы 24 часа в сутки, по крайней мере, на основных пунктах, используя любые методы оплаты, внутри и вне государств-членов ЕС. Государства-члены ЕС должны построить соответствующие сооружения по взиманию пошлин и сборов, удовлетворяющие действующим нормам безопасности дорожного движения.

6. Государство-член вправе предусмотреть, что транспортные средства, зарегистрированные в этом государстве-члене, подлежат взиманию сборов с пользователей за использование всей сети автомобильных дорог на своей территории.

7. Сборы с пользователей, включая административные затраты, для всех категорий транспортных средств устанавливаются государствами-членами ЕС на уровне, не превышающем максимальные ставки, указанные в Приложении II.

1 июля 2002 года и затем каждый второй год эти максимальные ставки должны быть пересмотрены. При необходимости Комиссия вносит предложения по соответствующим корректировкам, а Европейский парламент и Совет действуют на них основании в соответствии с условиями, изложенными в Договоре.

Государства-члены, применяющие сборы с пользователей, в течение двух лет после вступления в силу настоящей Директивы, должны применять сокращенные на 50% ставки сборов с пользователей для транспортных средств, зарегистрированных в Греции, в силу ее геополитического положения. Комиссия может принять решение о санкционировании продления такого сокращения для этих государств-членов из года в год.

8. Ставки сборов с пользователей должны быть пропорциональными длительности использования соответствующей инфраструктуры.

Государство-член может применять только ежегодно устанавливаемые ставки для транспортных средств, зарегистрированных в этом государстве.

9. Средневзвешенные пошлины должны соотноситься с затратами на строительство, эксплуатацию и развитие данной инфраструктурной сети.

10. Без ущерба для средневзвешенных пошлин, упомянутых в пункте 9, государства-члены могут варьировать ставки, по которым взимаются пошлины в зависимости от:

(а) класса выбросов транспортного средства, при условии, что величина сбора не может превышать более чем на 50% плату, взимаемую с эквивалентных транспортных средств, отвечающих самым строгим стандартам относительно выбросов;

(б) времени суток, при условии, что величина сборов не превышает более чем на 100% плату, взимаемую в течение самого дешевого периода суток.

Любые колебания величины сборов в зависимости от класса выбросов транспортных средств или



времени суток должны быть соразмерны преследуемой цели.

Статья 8

1. Два или несколько государств-членов могут сотрудничать в деле внедрения общей системы сборов с пользователей, применяемых на их территориях в целом. В этом случае такие государства-члены должны обеспечить активное вовлечение Комиссии в этот процесс, а также ее участие в последующей эксплуатации системы и внесении возможных поправок.



7

Государство:		Дата:	
Ссылка на План действий:			
<p>ДИРЕКТИВА ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА № 2006/126/ЕС ОТ 20 ДЕКАБРЯ 2006 ГОДА о водительских удостоверениях (ОЖ L 199, 31.7.1985, р. 56).</p> <p>Объект и цель регулирования: образец водительских удостоверений, представленный в Директиве 91/439/ЕЭС, должен быть заменен единым образцом в виде пластиковой карты. В то же время, этот образец водительского удостоверения должен быть адаптирован в связи с введением новой категории водительских прав для мопедов и новой категории водительских прав для мотоциклов.</p>			
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>			
<p>Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве</p>			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)

<p><i>Статья 2</i></p> <p>Взаимное признание</p> <p>1. Водительские удостоверения, выданные государствами-членами ЕС, должны быть взаимно признаваемы.</p>
<p><i>Статья 4</i></p> <p>Категории, определения и минимальный возраст</p> <p>1. Водительское удостоверение, предусмотренное в Статье 1, предоставляет право на управление механическим транспортным средством категории, определенной далее по тексту.</p> <p>Оно может быть выдано лицу, достигшему минимального возраста, определяемого для каждой конкретной категории.</p> <p>«Механическое транспортное средство» означает любое самоходное транспортное средство, приводимое в движение собственным двигателем, за исключением железнодорожных транспортных средств.</p> <p>3. Мопеды:</p> <p>Категория АМ:</p>



- двухколесные или трехколесные транспортные средства с максимальной расчетной скоростью движения не более 45 км/ч, как определено в Статье 1(2)(а) Директивы Европейского парламента и Совета ЕС 2002/24/ЕС от 18 марта 2002 года об утверждении типа двух- и трехколесных транспортных средств (5) (за исключением тех, максимальная расчетная скорость движения которых меньше или равна 25 км/ч), а также легкие квадроциклы, определенные в Статье 1(3)(а) Директивы 2002/24/ЕС,
- минимальный возраст для категории АМ составляет 16 лет;
3. мотоциклы с боковым прицепом или без него, а также трехколесные мотоциклы:
- «мотоцикл» означает двухколесное транспортное средство с боковым прицепом или без него, как определено в Статье 1(2)(b) Директивы 2002/24/ЕС,
- «трехколесный мотоцикл» означает транспортное средство с тремя симметрично расположенными колесами, как определено в Статье 1(2)(c) Директивы 2002/24/ЕС;
(а) Категория А1:
- мотоциклы с рабочим объемом цилиндра не более 125 кубических сантиметров, мощностью не более 11 кВт и отношением мощности к весу не более 0,1 кВт/кг,
- трехколесные мотоциклы с мощностью не более 15 кВт,
- минимальный возраст для управления транспортным средством категории А1 составляет 16 лет;
Категория А2:
- мотоциклы с мощностью не более 35 кВт и отношением мощности к весу не более 0,2 кВт/кг и сконструированные не на базе транспортного средства, более чем в два раза превышающего его мощность,
- минимальный возраст для управления транспортным средством категории А2 составляет 18 лет;
Категория А:
мотоциклы
(i) Минимальный возраст для управления транспортным средством категории А составляет 20 лет. Однако допуск к вождению мотоциклов указанной категории может быть разрешен только при наличии двухлетнего опыта вождения мотоциклов по водительскому удостоверению, подтверждающему наличие права на управление транспортным средством категории А2. Из данного требования к имеющемуся стажу может быть сделано исключение, если кандидат достиг возраста 24 лет.
(ii) трехколесные мотоциклы с мощностью более 15 кВт
- Минимальный возраст для управления трехколесными мотоциклами, мощность которых превышает 15 кВт, составляет 21 год.
4. автотранспортные средства:



- «автотранспортное средство» означает любое механическое транспортное средство, которое обычно используется для перевозки по дорогам людей или грузов или для вытягивания на дорогу транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Данное определение включает в себя троллейбусы, то есть транспортные средства, подключенные к электрическому проводу и не являющиеся железнодорожными транспортными средствами. Под указанное определение не подпадают сельскохозяйственные и лесохозяйственные трактора.

- «сельскохозяйственный или лесохозяйственный трактор» означает любое механическое транспортное средство, передвигающееся на колесах или гусеницах, имеющее, по крайней мере, две оси, основная функция которого заключается в его тяговой мощности, разработанное специально для тяги, толкания, перевозки или запуска ряда механизмов, машин или прицепов, используемых для осуществления сельскохозяйственной или лесохозяйственной деятельности; использование указанного транспортного средства для перевозки людей или грузов или для вытягивания на дорогу транспортных средств, предназначенных для перевозки людей или грузов, является второстепенной функцией;

Категория В1:

- квадроциклы, определенные в Статье 1(3)(б) Директивы 2002/24/ЕС,

- минимальный возраст для управления транспортным средством категории В1 составляет 16 лет,

- категория В1 является необязательной; в государствах-членах ЕС, в которых не введена указанная категория для водительских удостоверений, для управления подобным транспортным средством требуется водительское удостоверение категории В;

Категория В:

автотранспортное средство с максимальной разрешенной массой не более 3500 кг и разработанное и сконструированное для перевозки не более восьми пассажиров и водителя; автотранспортное средство в указанной категории может быть сцеплено с прицепом, максимальная разрешенная масса которого не превышает 750 кг.

Минимальный возраст для управления транспортным средством категории В составляет 18 лет;

Категория ВЕ:

- без ограничения положений, касающихся правил официального утверждения типов соответствующих транспортных средств, автопоезд транспортных средств, состоящий из тягача категории В и прицепа или полуприцепа, максимальная разрешенная масса которых составляет 3500 кг,

- минимальный возраст для управления транспортным средством категории ВЕ составляет 18 лет;

Категория С1:

автотранспортные средства, за исключением категорий D1 или D, максимальная разрешенная масса которых составляет не менее 3500 кг, но не более 7500 кг, и которые разработаны и сконструированы для перевозки не более восьми пассажиров и водителя; автотранспортные средства указанной категории могут быть сцеплены с прицепом, максимальная разрешенная масса которого не превышает 750 кг;



Категория C1E:
- без ограничения положений, касающихся правил официального утверждения типов соответствующих транспортных средств, автопоезда транспортных средств, состоящие из тягача категории C1 и его прицепа или полуприцепа, имеющие максимальную разрешенную массу более 750 кг, при условии, что разрешенная масса автопоезда не превышает 12000 кг,
- без ограничения положений, касающихся правил официального утверждения типов соответствующих транспортных средств, автопоезда транспортных средств, состоящие из тягача категории B и его прицепа или полуприцепа, имеющие максимальную разрешенную массу более 3500 кг, при условии, что разрешенная масса автопоезда не превышает 12000 кг,
- минимальный возраст для управления транспортными средствами категорий C1 и C1E составляет 18 лет, без ограничения положений по управлению такими транспортными средствами, изложенных в Директиве Европейского парламента и Совета ЕС 2003/59/ЕС от 15 июля 2003 года о начальной квалификации и периодическом обучении водителей некоторых транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов или пассажиров ^[6] ;
Категория C:
автотранспортные средства, за исключением категорий D1 или D, максимальная разрешенная масса которых превышает 3500 кг и которые разработаны и сконструированы для перевозки не более восьми пассажиров, помимо водителя: автотранспортные средства указанной категории могут быть сцеплены с прицепом, максимальная разрешенная масса которого не превышает 750 кг;
Категория CE:
- без ограничения положений, касающихся правил официального утверждения типов соответствующих транспортных средств, автопоезда транспортных средств, состоящие из тягача категории C и его прицепа или полуприцепа, имеющие максимальную разрешенную массу более 750 кг,
- минимальный возраст для управления транспортными средствами категорий C и CE составляет 21 год, без ограничения положений по управлению такими транспортными средствами, изложенных в Директиве 2003/59/ЕС;
Категория D1:
автотранспортные средства, разработанные и сконструированные для перевозки не более 16 пассажиров, помимо водителя, с максимальной длиной не более 8 метров; автотранспортные средства указанной категории могут быть сцеплены с прицепом, максимальная разрешенная масса которого не превышает 750 кг;
Категория D1E:
- без ограничения положений, касающихся правил официального утверждения типов соответствующих транспортных средств, автопоезда транспортных средств, состоящие из тягача категории D1 и его прицепа или полуприцепа, имеющих максимальную разрешенную массу более 750 кг,
- минимальный возраст для управления транспортными средствами категорий D1 и D1E составляет 21 год, без ограничения положений по управлению такими транспортными средствами, изложенных в



Директиве 2003/59/ЕС;
Категория D:
без ограничения положений, касающихся правил официального утверждения типов соответствующих транспортных средств, автотранспортные средства, разработанные и сконструированные для перевозки более восьми пассажиров, помимо водителя; автотранспортное средство, которое может управляться по водительскому удостоверению, подтверждающему наличие права управления транспортным средством категории D, может быть сцеплено с прицепом, максимальная разрешенная масса которого не превышает 750 кг;
Категория DE:
- без ограничения положений, касающихся правил официального утверждения типов соответствующих транспортных средств, автопоезда транспортных средств, состоящие из тягача категории D и его прицепа или полуприцепа, имеющие максимальную разрешенную массу более 750 кг,
- минимальный возраст для управления транспортными средствами категорий D и DE составляет 24 года, без ограничения положений по управлению такими транспортными средствами, изложенных в Директиве 2003/59/ЕС;
6. Государства-члены ЕС могут повышать или понижать минимальный возраст для выдачи водительского удостоверения:
(a) для категории AM – понижать до 14 лет и повышать до 18 лет;
(b) для категории B1 – повышать до 18 лет;
(c) для категории A1 повышать до 17 или 18 лет;
(d) для категорий B и BE понижать до 17 лет.
<i>Статья 5</i> Условия и ограничения
1. Водительские удостоверения должны содержать условия, согласно которым водитель уполномочен управлять транспортным средством.
2. Если, вследствие ограниченных физических возможностей, разрешено управление лишь некоторыми видами транспортных средств или переоборудованными транспортными средствами, должна быть проведена проверка навыков вождения и действий водителя в таком транспортном средстве, как предусмотрено в Статье 7.
<i>Статья 6</i> Стадийность и эквивалентность категорий
1. Выдача водительских удостоверений производится при соблюдении следующих условий:
водительские удостоверения, подтверждающие наличие права на управление транспортными



<p>средствами категорий C1, C, D1 и D, выдаются только тем водителям, которые уже имеют права управления транспортными средствами категории B;</p>
<p>водительские удостоверения, подтверждающие наличие права на управление транспортными средствами категорий BE, C1E, CE, D1E и DE, выдаются только тем водителям, которые уже имеют права управления транспортными средствами категории B, C1, C, D1 и D соответственно.</p>
<p><i>Статья 7</i> Выдача, действие и замена водительских удостоверений</p>
<p>1. Водительские удостоверения выдаются только тем кандидатам,</p>
<p>которые сдали практический и теоретический экзамены по вождению, а также прошли медицинское обследование на соответствие медицинским стандартам, в соответствии с положениями Приложений II и III;</p>
<p>которые сдали только теоретический экзамен по управлению транспортным средством категории AM; государства-члены ЕС могут требовать от кандидатов в водители сдачи практического экзамена и прохождения медицинского обследования для получения водительского удостоверения указанной категории.</p>
<p>которые в отношении транспортных средств категории A2 или категории A имеют минимальный двухлетний стаж вождения мотоциклов категории A1 или категории A2 соответственно и сдали только практический экзамен по вождению или прошли обучение, согласно положениям Приложения VI;</p>
<p>которые прошли обучение или сдали практический экзамен по вождению, или и прошли обучение, и сдали практический экзамен, согласно Приложению V, по управлению транспортным средством категории B для управления автопоездом, как указано во втором подпункте Статьи 4(4)(b);</p>
<p>2. (a) Начиная с 19 января 2013 года срок действия водительских удостоверений, выданных государствами-членами ЕС на управление транспортными средствами категорий AM, A1, A2, A, B, B1 и BE, составит 10 лет.</p>
<p>Государства-члены ЕС могут выдавать указанные водительские удостоверения со сроком действия до 15 лет;</p>
<p>(b) Начиная с 19 января 2013 года срок действия водительских удостоверений, выданных государствами-членами ЕС на управление транспортными средствами категорий C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E, составит 5 лет;</p>
<p>3. Замена водительских удостоверений по истечении срока их действия происходит при условии:</p>
<p>соответствия минимальным стандартам физической и психической пригодности к управлению транспортным средством, установленным в Приложении III, в отношении водительских удостоверений, выданных на управление транспортными средствами категорий C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; и</p>
<p>постоянного проживания на территории государства-члена ЕС, выдающего водительское удостоверение, или предоставления доказательства обучения соискателя водительского удостоверения на указанной территории в течение последних шести месяцев.</p>



Статья 10

Экзаминаторы

С момента вступления настоящей Директивы в силу экзаменаторы, занимающиеся подготовкой водителей, должны отвечать минимальным стандартам, установленным в Приложении IV.

Статья 11

Различные положения, касающиеся обмена, отзыва, замены и признания водительских удостоверений

1. Если владелец действительного национального водительского удостоверения, выданного государством-членом ЕС, переехал на постоянное место жительства в другое государство-член ЕС, он может потребовать, чтобы его водительское удостоверение было обменено на равноценное водительское удостоверение. Государство-член ЕС, производящее обмен, должно установить категорию транспортного средства, водительское удостоверение на право управления которым фактически остается в силе.

3. Государство-член ЕС, производящее обмен, должно вернуть старое водительское удостоверение компетентным органам государства-члена ЕС, выдавшим его.

4. Государство-член ЕС должно отказать в выдаче водительского удостоверения кандидату, водительское удостоверение которого ограничено в действии, временно приостановлено или отозвано в другом государстве-члене ЕС.

Также государство-член ЕС может отказать в выдаче водительского удостоверения кандидату, водительское удостоверение которого было аннулировано в другом государстве-члене ЕС.

5. Дубликат водительского удостоверения, которое было утеряно или украдено, может быть получен только в компетентных органах того государства-члена ЕС, в котором владелец удостоверения имеет постоянное место жительства; указанные органы должны обеспечить выдачу дубликата на основе информации, находящейся в их ведении или, если это необходимо, на основании доказательств от компетентных органов государства-члена, выдавшего оригинал водительского удостоверения.

6. Если государство-член ЕС обменивает водительское удостоверение, выданное третьей страной, на водительское удостоверение образца Сообщества, такой обмен должен быть оформлен по образцу водительского удостоверения Сообщества, также как и любые последующие замены или выдачи дубликатов.



8

Государство:	Дата		
Ссылка на План действий:			
<p>ДИРЕКТИВА № 2008/68/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 24 СЕНТЯБРЯ 2008 ГОДА о внутренних перевозках опасных грузов. (ОЖ С 256, 27.10.2017, с.44)</p> <p>Объект и цель регулирования: Транспортировка опасных грузов автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом представляет собой значительный риск несчастных случаев. В связи с этим должны быть приняты меры для обеспечения таких перевозок в соответствии с максимально возможным уровнем безопасности;</p> <p>В целях установления общего режима, охватывающего все аспекты внутренних перевозок опасных грузов, Директивы 94/55/ЕС и 96/49/ЕС должны быть заменены одной Директивой, содержащей также положения в отношении внутренних водных путей;</p> <p>В целях гармонизации в рамках Сообщества условий перевозки опасных грузов такие правила должны распространяться также и на внутренние перевозки и обеспечивать надлежащее функционирование единого транспортного рынка.</p>			
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>			
<p>Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве</p>			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)

<p>Принимая во внимание, что:</p> <p>(4) Большинство государств-членов ЕС является участниками Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR), подпадает под действие Регламента о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (RID) и, насколько применимо, является договаривающимися сторонами Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ADN).</p> <p>(5) ADR, RID и ADN устанавливают единые правила осуществления безопасной международной перевозки опасных грузов. Данные правила также должны распространяться на внутренние перевозки с целью гармонизации условий перевозки опасных грузов в рамках Сообщества и обеспечения нормального функционирования общего транспортного рынка.</p> <p>(6) Настоящая Директива не должна применяться к перевозке опасных грузов в чрезвычайных</p>



обстоятельствах, связанных с характеристиками или ограниченными свойствами вовлеченных транспортных средств и судов.

(7) Положения данной Директивы также не должны применяться к перевозкам опасных грузов, находящихся под материальной ответственностью и в прямом ведении вооруженных сил. Тем не менее, перевозка опасных грузов коммерческими фирмами, оказывающими услуги вооруженным силам, подпадает под действие данной Директивы за исключением случаев, когда договорные обязательства осуществляются под прямой и физической ответственностью вооруженных сил.

(12) Транспортные средства, состоящие на учете в третьих странах, разрешается использовать для международных перевозок опасных грузов на территории государств-членов ЕС при условии соблюдения соответствующих положений ADR, RID, ADN и настоящей Директивы.

Статья 1

Область применения

1. Настоящая Директива применяется к перевозкам опасных грузов по автомобильным дорогам, железнодорожным и внутренним водным путям по территории или между государствами-членами ЕС, в том числе к погрузочно-разгрузочным работам, перемещениям с одного на другой вид транспорта и остановкам, вызванным транспортными обстоятельствами.

Настоящая Директива не применяется к следующим перевозкам опасных грузов:

4. Государства-члены ЕС могут устанавливать особые требования техники безопасности к внутренним и международным перевозкам опасных грузов по своей территории в отношении:

перевозок опасных грузов автотранспортом, товарными вагонами или судами внутреннего плавания, не предусмотренных настоящей Директивой;

использования в обоснованных случаях предписанных путей следования, в том числе использования предписанных транспортных средств;

особых правил перевозки опасных грузов в пассажирских поездах.

5. Государства-члены могут регулировать или запрещать перевозку опасных грузов по своей территории на основаниях строго за исключением безопасности транспортировки.

Статья 2

Определения

В настоящей Директиве используются следующие определения:

1.«ADR» следует понимать как Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, заключенное в Женеве 30 сентября 1957 г., с поправками к данному соглашению;



<p>2.«RID» следует понимать как Регламент о международной железнодорожной перевозке опасных грузов, представленный в виде Приложения С к Конвенции о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (КОТИФ), принятой в Вильнюсе 3 июня 1999 г., с поправками к данной Конвенции;</p>
<p>3.«ADN» следует понимать как Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, заключенное в Женеве 26 мая 2000 г., с поправками к данному соглашению;</p>
<p>4.«Автотранспортное средство» следует понимать как любое автотранспортное средство, используемое на автодорогах, имеющее, как минимум, четыре колеса и максимальную расчетную скорость движения выше 25 км/ч, а также любой прицеп, за исключением рельсовых тележек, самоходных транспортных средств, сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов, скорость которых при перевозке опасных грузов не превышает 40 км/ч;</p>
<p>5.«Товарный вагон» следует понимать как любой железнодорожный транспорт без собственной силовой установки, который перемещается на собственных колесах по железнодорожным путям и предназначен для перевозки грузов;</p>
<p>6. «Судно» следует понимать как любое судно внутреннего или морского плавания.</p>
<p><i>Статья 4</i> Третьи страны</p>
<p>Перевозка опасных грузов между государствами-членами ЕС и третьими странами разрешается, насколько это соответствует требованиям ADR, RID и ADN, если иное не предусмотрено в Приложениях.</p>
<p><i>Статья 6</i> Частичная отмена правил</p>
<p>1. Государства-члены ЕС могут разрешать использовать другие языки, помимо указанных в Приложениях, при осуществлении перевозок по их территориям.</p>
<p>2. (а) Если это не влияет на уровень безопасности, государства-члены ЕС могут запрашивать частичную отмену положений Приложения I, раздела I.1, Приложения II, раздела II.1 и Приложения III, раздела III.1 применительно к перевозкам по их территории небольших объемов определенных опасных грузов, за исключением веществ средней или высокой степени радиоактивности, при условии, что требования к таким перевозкам не являются более строгими, чем те, которые предусмотрены данными Приложениями.</p>
<p>(б) Если это не влияет на уровень безопасности, государства-члены ЕС могут также запрашивать частичную отмену положений Приложения I, раздела I.1, Приложения II, раздела II.1 и Приложения III, раздела III.1 применительно к перевозкам по их территории опасных грузов в случае:</p>
<p>(i) местных перевозок на короткие расстояния; или</p>
<p>(ii) железнодорожных перевозок местного сообщения по специально обозначенным путям, составляющим часть определенного промышленного процесса и строго контролируемым в соответствии с четко определенными требованиями.</p>



3. Частичная отмена, предусмотренная в пункте 2, действительна не более шести лет с момента разрешения, соответствующий период должен быть установлен в разрешении. Применительно к действующей частичной отмене, предусмотренной в Приложении I, разделе I.3, Приложении II, разделе II.3 и Приложении III, разделе III.3, датой разрешения считается 30 июня 2009 г. Если не указано иное, частичная отмена действительна в течение шести лет.

Частичная отмена применяется без дифференциации.

5. Любое государство-член ЕС может, в исключительных случаях и если это не влияет на уровень безопасности, выдавать отдельные разрешения на перевозки по своей территории опасных грузов, которые запрещены настоящей Директивой, или на перевозки, осуществляемые на иных условиях, чем установлены настоящей Директивой, при условии, что такие транспортные операции четко определены и ограничены во времени.



9

Государство:	Дата:		
Ссылка на План действий:			
<p>РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 561/2006 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 15 МАРТА 2006 ГОДА о гармонизации определенного социального законодательства относительно автодорожного транспорта и о внесении изменений в Регламенты Совета (ЕЭС) № 3821/85 и (ЕС) №2135/98, а также отмене Регламента Совета (ЕЭС) №3820/85</p> <p>Объект и цель регулирования: Настоящий Регламент устанавливает правила в отношении времени вождения, перерывов и периодов отдыха для водителей, занятых в перевозках грузов и пассажиров автомобильным транспортом в целях гармонизации условий конкуренции между видами внутреннего транспорта, особенно касательно автомобильного сектора, а также улучшения условий труда и безопасности дорожного движения. Настоящий Регламент призван также способствовать улучшению мониторинга и правоприменения в государствах-членах, а также совершенствованию методов работы в автотранспортной отрасли.</p>			
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>			
<p>Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве</p>			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)

Статья 2

1. Положения настоящего Регламента применяется к автодорожным перевозкам:

(а) грузов, когда максимально допустимая масса транспортного средства, включая прицеп или полуприцеп, превышает 3,5 тонны, или

(б) пассажиров на транспортных средствах, предназначенных или переоборудованных и применяющихся для перевозки более 9 пассажиров, включая водителя.

Статья 3

Положения данного Регламента не следует применять к автодорожным перевозкам, осуществляемым:

(а) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;

(б) транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 40 км в час;

(с) транспортными средствами, которые находятся во владении или взяты в наем без водителя



вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка, если перевозка связана с выполнением задач этих служб и находится под их контролем;

(d) транспортными средствами, включая транспортные средства, используемые при некоммерческих перевозках в гуманитарных целях, в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций,

(e) специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;

(f) специальными аварийными транспортными средствами, работающими в радиусе 100 км от их базы;

(g) транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;

(h) транспортными средствами или составами транспортных средств с максимально допустимой массой, не превышающей 7,5 тонн, которые используются для некоммерческих перевозок грузов;

(i) коммерческими транспортными средствами, имеющими исторический статус согласно законодательству государства-члена, в котором они перемещаются, и используемыми для некоммерческой перевозки пассажиров или грузов.

Статья 4

В рамках данного Регламента применяются следующие определения:

(a) «автомобильная перевозка» означает любое передвижение полностью или частично по дорогам, открытым для общего пользования, транспортного средства, с грузом или без, используемого для перевозки пассажиров или грузов;

(b) «транспортное средство» означает автомобиль, тягач, прицеп или полуприцеп или состав транспортных средств, определяемых следующим образом:

- «автомобиль» - любое самоходное транспортное средство, кроме рельсового, передвигающееся по дороге, обычно используемое для перевозки пассажиров или грузов;
- «тягач» - любое самоходное транспортное средство, кроме рельсового, передвигающееся по дороге и специально сконструированное для того, чтобы тянуть, толкать или перемещать прицепы, полуприцепы, орудия или машины;
- «прицеп» - любое транспортное средство, предназначенное для сцепления его с автомобилем или тягачом;
- «полуприцеп» - прицеп без передней оси, сцепляемый так, чтобы значительная часть его веса и веса находящегося на нем груза приходилась на тягач или автомобиль;

(c) «водитель» - любое лицо, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого промежутка времени или находящееся в транспортном средстве как запасной водитель для управления транспортным средством, когда это потребуется;

(d) «перерыв» - любой период времени, в течение которого водитель может не осуществлять вождение или любую другую работу, и который используется исключительно для восстановления сил;

(e) «другая работа» - любая деятельность, которая определена как рабочее время в статье 3(a) Директивы 2002/15/ЕС, кроме «вождения», включая любую работу для того же или иного работодателя в рамках или вне транспортного сектора;

(f) «отдых» означает любой непрерывный период, в течение которого водитель может свободно



располагать своим временем;

- (g) «ежедневный период отдыха» означает ежедневный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем, и включает «регулярный ежедневный период отдыха» и «сокращенный ежедневный период отдыха»:

- «регулярный ежедневный период отдыха» означает любой период отдыха длительностью не менее 11 часов. В качестве альтернативы этот регулярный ежедневный период отдыха может состоять из двух непрерывных периодов, первый из которых составляет не менее 3 часов, а второй – не менее 9 часов;

- «сокращенный ежедневный период отдыха» означает период отдыха длительностью, по меньшей мере, девять часов, но менее 11 часов;

- (h) «еженедельный период отдыха» означает еженедельный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем, и включает «регулярный еженедельный период отдыха» и «сокращенный еженедельный период отдыха»:

- «регулярный еженедельный период отдыха» означает любой период отдыха длительностью не менее 45 часов;

- «сокращенный еженедельный период отдыха» означает любой период отдыха длительностью менее 45 часов, который, в соответствии с условиями, изложенными в Статье 8 (6), может быть сокращен до минимум 24 последовательных часов;

- (i) «неделя» означает период времени между 00.00 в понедельник и 24.00 в воскресенье;

- (j) «время вождения» означает длительность времени вождения, записанного:

- автоматически или полуавтоматически при помощи регистрирующего оборудования, как определено в Приложении 1 и Приложении 1В Регламента (ЕЭС) № 3821/85;

- вручную, как определено в Статье 16(2) Регламента (ЕЭС) № 3821/85

- (k) «ежедневное время вождения» означает общее суммарное время вождения между окончанием одного ежедневного периода отдыха и началом следующего ежедневного периода отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха;

- (l) «еженедельное время вождения» означает общее суммарное время вождения в течение недели;

- (m) «максимально допустимая масса» означает максимальную официально принятую рабочую массу полностью загруженного транспортного средства;

- (o) «транспортное предприятие» - означает любое физическое лицо, любое юридическое лицо, любую ассоциацию или группу лиц без образования юридического лица, с получением прибыли или без, или любой официальный орган, имеющий собственную правосубъектность или зависящий от органов власти, имеющих такую правосубъектность, осуществляющее автодорожные перевозки либо в найме, либо за вознаграждение, либо за собственный счет;

- (p) «период вождения» означает суммарное время вождения с момента, когда водитель начинает вождение после периода отдыха или перерыва до момента, когда он отдыхает или делает перерыв.



Период вождения может быть как непрерывным, так и прерывистым.

ГЛАВА II ЭКИПАЖИ, ВРЕМЯ ВОЖДЕНИЯ, ПЕРЕРЫВЫ И ПЕРИОДЫ ОТДЫХА.

Статья 5

1. Минимальный возраст кондукторов должен составлять 18 лет.

Статья 6

1. Ежедневное время вождения не должно превышать девяти часов.

Однако ежедневное время вождения может быть увеличено максимум до 10 часов не более двух раз в неделю.

2. Еженедельное время вождения не должно превышать 56 часов и не должно превышать максимальное время работы в неделю, определенное в Директиве 2002/15/ЕС.

3. Общее суммарное время вождения в течение любых двух последовательных недель не должно превышать 90 часов.

4. Ежедневное и еженедельное время вождения должно включать всё время вождения на территории Сообщества или третьих стран.

Статья 7

После периода вождения, равного четырем с половиной часам, водитель обязан сделать непрерываемую паузу не менее 45 минут, если не наступает период отдыха.

Этот перерыв может быть заменен перерывом не менее 15 минут, за которым следует перерыв не менее 30 минут, каждый из которых распределен по периоду вождения в соответствии с положениями пункта 1.

Статья 8

2. В течение каждого 24-часового периода с момента окончания предыдущего ежедневного или еженедельного отдыха водитель должен иметь новый период ежедневного отдыха.

Если продолжительность периода ежедневного отдыха, который попадает в рамки этих 24 часов, составляет, по крайней мере, 9 часов, но менее 11 часов, в этом случае период ежедневного отдыха должен рассматриваться как сокращенный период ежедневного отдыха.

3.4.5....

6. В течение любых двух последовательных недель водитель должен иметь, по меньшей мере:

- два регулярных периода еженедельного отдыха, или

- один регулярный период еженедельного отдыха и один сокращенный период не менее 24 часов. Однако сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, взятым непосредственно перед окончанием третьей недели, следующей за той, в течение которой период отдыха был сокращенным.

Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее, чем по окончании шести 24-часовых периодов с конца предыдущего еженедельного периода отдыха.



7. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращенный еженедельный период отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее 9 часов.

Статья 9

1. В отступление от положений Статьи 8, если водитель сопровождает транспортное средство, которое транспортируется на пароме или по железной дороге, и использует регулярный ежедневный период отдыха, этот период может прерываться не более двух раз иной активностью, не превышающей в совокупности одного часа. В течение этого регулярного ежедневного периода отдыха водитель должен располагать спальным местом в каюте или вагоне.

ГЛАВА III ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Статья 10

1. Транспортное предприятие не должно производить водителям, которых оно нанимает или которые находятся в его распоряжении, никаких платежей, связанных с пройденным расстоянием и/или с объемом перевезенных грузов, даже в форме премий или надбавок к заработной плате, если эти платежи ставят под угрозу безопасность дорожного движения и/или стимулируют нарушения данного Регламента.

4. Предприятия, грузоотправители, экспедиторы, туроператоры, главные подрядчики, субподрядчики и агентства по найму водителей должны обеспечивать согласованные в соответствии с контрактом расписания перевозок, удовлетворяющие требованиям данного Регламента.

ГЛАВА IV ИСКЛЮЧЕНИЯ

Статья 11

Государство-член может предусмотреть более длительные минимальные перерывы и периоды отдыха или более короткое максимальное время вождения, чем указанные в Статьях 6 – 9, в случае, если перевозка осуществляется полностью на его территории. При этом государство-член должно учитывать соответствующие коллективные или другие Соглашения между социальными партнерами. Однако настоящий Регламент по-прежнему должен применяться в отношении водителей, занятых в международных транспортных операциях.

ГЛАВА V ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ И САНКЦИИ

Статья 16

1. Если на транспортном средстве не было установлено никакого регистрирующего оборудования согласно Регламенту (ЕЭС) № 3821/85, то пункты 2 и 3 данной Статьи должны применяться к:

а) регулярным национальным пассажирским линиям, и

(б) регулярным международным пассажирским линиям, чьи дорожные терминалы расположены в пределах 50 км по прямой от границы между двумя государствами-членами, и протяженность маршрута которых не превышает 100 км.

2. Расписание линии и лист нарядов должны быть составлены транспортным предприятием, и для каждого водителя должны быть указаны: фамилия, место базирования и заранее установленный график для различных периодов вождения, другой работы, перерывов и доступности.

Каждый водитель, назначенный на службу, согласно пункту 1 должен иметь при себе выписку из листа нарядов и копию расписания на линии.

3. Лист нарядов должен:

(а) включать все сведения, указанные в пункте 2, за минимальный период, охватывающий предыдущие 28 дней; эти сведения должны обновляться через регулярные интервалы, продолжительность которых



не может превышать один месяц;

(b) быть подписанным руководителем транспортного предприятия или его полномочным представителем;

(c) сохраняться транспортным предприятием в течение одного года после истечения срока действия этого листа нарядов. Транспортное предприятие по запросу должно предоставлять водителям выписку из листа нарядов по их запросу;

(d) воспроизводиться и выдаваться по запросу уполномоченного инспектора.

Статья 18

Государства-члены должны принять на вооружение меры, которые могут быть необходимы для выполнения данного Регламента.

Статья 19

1. Государства-члены должны установить правила применения наказаний за нарушения данного Регламента и Регламента (ЕЭС) № 3821/85 и принять все необходимые меры для обеспечения их осуществления. Эти наказания должны быть эффективными, пропорциональными, предупреждающими и недискриминационными. Наказание или судебную процедуру нельзя применять более одного раза за одно и то же нарушение данного Регламента и Регламента (ЕЭС) № 3821/85.

2. Государство-член должно предоставить право компетентным властям назначать наказание предприятию и/или водителю за нарушение данного Регламента, выявленное на его территории, за которое наказание еще не назначалось, даже если это нарушение совершено на территории другого государства-члена или третьей страны.

4. Государства-члены должны обеспечить внедрение системы соразмерных наказаний, которые могут включать финансовые санкции, за нарушения данного Регламента или Регламента (ЕЭС) № 3821/85, совершенные предприятиями или связанными с ними грузоотправителями, грузовыми экспедиторами, туроператорами, основными подрядчиками, субподрядчиками и агентствами по трудоустройству водителей.



9a

Государство:		Дата:	
Ссылка на План действий:			
РЕГЛАМЕНТ СОВЕТА (ЕЭС) № 3821/85 ОТ 20 ДЕКАБРЯ 1985 ГОДА о записывающем оборудовании на автотранспорте (ОЖ L 370, 31.12.1985, с. 8-21)			
Объект и цель регулирования: Записывающее оборудование в понимании настоящего Регламента должно, с точки зрения его конструкции, установки, использования и тестирования, соответствовать требованиям настоящего Регламента и Приложений I и II, являющихся неотъемлемой частью настоящего Регламента.			
Название национального правового акта			
Объект и цель регулирования			
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)

<i>Статья 3</i>
4. В отношении внутренних транспортных операций государства-члены могут требовать установки и использования записывающего оборудования в соответствии с настоящим Регламентом на любом из транспортных средств, для которых его установка и использование не является обязательной в соответствии с пунктом 1.
<i>ГЛАВА II УТВЕРЖДЕННЫЙ ОБРАЗЕЦ</i>
<i>Статья 5</i>
Государство-член может предоставлять разрешение ЕЭС на любой тип записывающего оборудования или любую форму учетной ведомости, которые соответствуют требованиям, перечисленным в Приложении I настоящего Регламента, при условии, что государство-член в состоянии проверить соответствие производственных моделей утвержденному опытному образцу.
Любые модификации или дополнения к официально утвержденному образцу должны получить дополнительное одобрение государства-члена ЕЭС, предоставившего первоначальное официальное утверждение.



Статья 6

Государства-члены выдают заявителю знак соответствия нормам ЕЭС, соответствующий образцу, приведенному в Приложении II, для каждого типа записывающего оборудования или образца учетной ведомости, который они официально утверждают в соответствии со Статьей 5.

Статья 8

1. Если государство-член, выдавшее разрешение ЕЭС на тип оборудования в соответствии со Статьей 5, выявляет, что определенный вид записывающего оборудования или учетной ведомости, снабженные выданным им знаком официального утверждения ЕЭС, не соответствуют утвержденному образцу, оно должно принять необходимые меры для обеспечения соответствия производственных моделей утвержденному прототипу. При необходимости принимаемые меры могут быть расширены до отмены утвержденного образца ЕЭС.

2. Государство-член, выдавшее разрешение ЕЭС, обязано отозвать такое разрешение, если одобренное записывающее оборудование или учетная ведомость не соответствуют положениям настоящего Регламента и Приложений к нему или в использовании обнаруживают дефект общего характера, который делает их непригодным для предусмотренных целей.

3. Если государство-член, выдавшее разрешение ЕЭС, было уведомлено другим государством-членом об одном из случаев, упомянутых в пунктах 1 и 2, то после консультаций с этим государством-членом, оно должно принять предусмотренные в этих пунктах меры, при условии соответствия с пунктом 5.

4. Государство-член, установившее наступление одного из случаев, упомянутых в пункте 2, может запретить до последующего уведомления размещение на рынке и ввод в эксплуатацию записывающего оборудования или учетных ведомостей. То же самое относится, в случаях, упомянутых в пункте 1, к записывающему оборудованию или учетным ведомостям, которые были освобождены от первоначального утверждения ЕЭС, если завод-изготовитель после соответствующего предупреждения не приведет устройство в соответствие с официально утвержденным образцом или с требованиями настоящего Регламента. В любом случае, компетентные органы государств-членов должны уведомить друг друга и Комиссию в течение одного месяца о любой отмене разрешения типа ЕЭС или о любых других мерах, принятых в соответствии с пунктами 1, 2 и 3, с указанием причин таких действий.

Статья 10

Ни одно государство-член не может отказать в регистрации транспортных средств, оснащенных записывающим оборудованием, или запретить использование автотранспортных средств, имеющих такое оборудование, по причине наличия такого оборудования, при условии наличия на нем знака соответствия нормам ЕЭС в соответствии со Статьей 6 и таблички установки в соответствии со Статьей 12.

Статья 11

Все решения на основании настоящего Регламента об отказе в выдаче или отмене разрешения в отношении типа записывающего оборудования или формы учетной ведомости должны сопровождаться подробным описанием причин, лежащих в их основе. Решение должно быть доведено до сведения заинтересованной стороны с одновременным информированием ее о средствах доступной ей правовой защиты в соответствии с законодательством государств-членов и сроках использования таких средств правовой защиты.



Статья 12

1. Записывающие устройства могут быть установлены или отремонтированы только механиками или мастерскими, утвержденными компетентными органами государств-членов для этой цели после ознакомления, по их желанию, с мнением соответствующих изготовителей.

2. Утвержденные механики или мастерские обязаны ставить на пломбах специальный знак. Компетентные органы каждого государства-члена должны вести учет используемых знаков.

3. Компетентные органы государств-членов обязаны обмениваться списками одобренных механиков и мастерских, а также копии используемых знаков.

ГЛАВА IV ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ

Статья 13

Работодатель и водители должны следить за правильной работой оборудования.

Статья 14

1. Работодатель обязан выдавать водителям достаточное количество учетных ведомостей, имея в виду персонализированный характер таких ведомостей, продолжительность срока службы и возможную необходимость замены ведомостей, которые были повреждены, либо изъяты инспектирующим должностным лицом. Работодатель выдает водителям ведомости только утвержденного образца, пригодные для использования с оборудованием, установленным на транспортном средстве.

2. Учетные ведомости должны храниться на предприятии не менее года после их использования, по требованию водителей им должны выдаваться копии. Учетные ведомости должны предъявляться по первому требованию инспектирующего офицера.

Статья 15

1. Водители не должны использовать грязные или поврежденные учетные ведомости. В связи с этим ведомости должны быть надлежащим образом защищены.

7. По первому требованию проверяющего офицера водитель обязан предъявить учетную ведомость на текущую неделю или на последний день предыдущей недели, в течение которой он работал.

Статья 16

1. В случае поломки оборудования, работодатель должен при первой возможности отремонтировать его мастерской, одобренной ЕЭС.

Если в недельный срок после обнаружения поломки или неисправного функционирования автомобиль невозможно вернуть на предприятие, то ремонт должен производиться в пути.

Меры, принимаемые государствами-членами в соответствии со Статьей 19, позволяют компетентным органам запрещать использование транспортного средства в тех случаях, когда поломка или неправильное функционирование не были исправлены, как это предусмотрено в подпунктах выше.

2. В случае неисправности или некорректного функционирования оборудования водители обязаны записывать на учетной ведомости либо на временном листе, который прилагается к учетной ведомости, всю информацию по различным периодам времени, которые не были адекватно зарегистрированы записывающим оборудованием.



ГЛАВА V ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 19

Такие меры должны, в числе прочего, включать в себя организацию, процедуру и методы проведения, контроль за выполнением и штрафные санкции в случае нарушений.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ, ИСПЫТАНИЮ, УСТАНОВКЕ И ПРОВЕРКЕ

II. ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И РАБОТА ЗАПИСЫВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ

III. ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ ЗАПИСЫВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ

IV. ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ

VI. ПРОВЕРКИ И КОНТРОЛЬ

Государства-члены определяют органы, которые осуществляют проверки и инспекции.

1. Сертификация новых или отремонтированных приборов

Каждое устройство, новое или отремонтированное, должно быть сертифицировано с точки зрения его корректного функционирования и точности его показаний и записей в рамках, установленных в пункте 1(f) Главы III, с помощью опечатывания в соответствии с пунктом (4) (e) Главы V.

3. Периодические инспекции

(a) Периодические инспекции оборудования, установленного на транспортных средствах, должны проводиться, по меньшей мере, каждые два года и могут привязываться к техническому осмотру транспортных средств, подтверждающему их пригодность к эксплуатации.

Эти инспекции должны включать следующие проверки:

- корректное функционирование оборудования,
- наличие знака, подтверждающего разрешенный тип оборудования, наличие установочной таблички,
- целостность пломб на устройствах и других компонентах установки,
- фактический диаметр шин.

(b) Инспекция в целях обеспечения соблюдения положений пункта 3(f) Главы III относительно максимальных допустимых отклонений должна осуществляться, по меньшей мере, каждые шесть лет, однако каждое государство-член может устанавливать более короткие интервалы в отношении транспортных средств, зарегистрированных на его территории. Такие инспекции должны включать в себя замену инсталляционной таблички.

4. Измерение ошибок



Измерение ошибок при установке и во время использования осуществляется при соблюдении следующих условий, которые должны рассматриваться как составные части стандартных условий испытаний:
- транспортное средство без груза, в нормальном рабочем состоянии
- давление в шинах соответствует требованиям изготовителя,
- износ шин не выходит за пределы, разрешенные законом,
- движение транспортного средства: транспортное средство должно двигаться на собственной тяге по прямой, на ровной поверхности, со скоростью 50 ± 5 км/ч. При возможности обеспечения сопоставимой точности испытание может быть проведено также на соответствующем испытательном стенде.



10

Государство:		Дата:	
Ссылка на План действий:			
<p>ДИРЕКТИВА № 2002/15/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 11 МАРТА 2002 ГОДА об организации рабочего времени лиц, осуществляющих деятельность, связанную с мобильным автодорожным транспортом (ОЖ L 80, 23.03.2002, с. 35-39)</p> <p>Объект и цель регулирования: Сфера применения настоящей Директивы распространяется только на мобильных работников транспортных предприятий, учрежденных в государстве-члене и участвующих в автотранспортных операциях, которые описаны в Регламенте (ЕЭС) № 3820/85 или же в Европейском соглашении, касающемся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).</p> <p>В целях повышения безопасности дорожного движения, предотвращения перекосов в конкуренции, обеспечения безопасности и защиты здоровья мобильных работников, подпадающих под действие настоящей Директивы, необходимо четко определить, какие периоды, связанные с осуществлением автотранспортной деятельности, представляют собой рабочее время, а какие включают перерывы, время отдыха или периоды доступности. Таким работникам должны предоставляться минимальные ежедневные и еженедельные периоды отдыха, а также адекватные перерывы. Необходимо также установить максимальный лимит по количеству рабочих часов в неделю.</p> <p>Цель настоящей Директивы заключается в установлении минимальных требований в отношении организации рабочего времени для повышения защиты здоровья и безопасности лиц, осуществляющих автомобильные перевозки, улучшения безопасности дорожного движения и выравнивания условий конкуренции.</p>			
Название национального правового акта			
Объект и цель регулирования			
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)

Статья 4
Максимальная рабочая неделя
Государства-члены обязаны принять необходимые меры для обеспечения следующих условий:
(а) средняя продолжительность рабочего времени в течение недели не должна превышать 48 часов. Максимальная продолжительность рабочего времени в течение недели может быть продлена до 60 часов только в том случае, если в течение четырех месяцев средняя продолжительность рабочего времени в неделю не превышала 48 часов. Четвертый и пятый подпункты статьи 6 (1) Регламента (ЕЭС)



<p>№ 3820/85 или, где это необходимо, четвертый подпункт статьи 6 (1) Соглашения ЕСТР превалируют над положениями настоящей Директивы, в части, касающейся непревышения водителями среднего рабочего времени 48 часов в неделю в течение четырех месяцев;</p>
<p>(б) Рабочее время для различных работодателей представляет собой общую сумму часов работы. Работодатель должен письменно запрашивать соответствующих мобильных сотрудников о количестве времени работы на другого работодателя. Мобильный работник должен предоставлять такую информацию в письменном виде.</p>
<p><i>Статья 5</i></p>
<p>Перерывы</p>
<p>1. Государства-члены обязаны принимать необходимые меры для обеспечения того, чтобы лица, осуществляющие автомобильные перевозки, без ущерба для уровня защиты, предоставляемой в рамках Регламента (ЕЭС) № 3820/85, или, если это невозможно, Соглашением ЕСТР, не умаляя положений Статьи 2 (1), ни при каких условиях не работали в течение более чем шести часов подряд без перерыва. Время работы должно предусматривать перерывы не менее 30 минут, если общая продолжительность рабочего времени составляет 6 – 9 часов, и не менее 45 минут, если рабочее время составляет более девяти часов.</p>
<p>2. Перерывы могут быть разделены на периоды минимальной продолжительностью по 15 минут каждый.</p>
<p><i>Статья 7</i></p>
<p>Работа в ночное время</p>
<p>1. Государства-члены обязаны принимать меры в целях обеспечения следующих условий:</p>
<p>- при выполнении работы в ночное время, дневное рабочее время не должно превышать десяти часов в течение каждого 24-часового периода,</p>
<p>- компенсация за работу в ночное производится в соответствии с национальными законодательными мерами, коллективными договорами, соглашениями между двумя сторонами в отрасли и / или национальной практикой, при условии, что такая компенсация не обуславливает угрозу безопасности дорожного движения.</p>
<p><i>Статья 8</i></p>
<p>Частичная отмена</p>
<p>1. Отступления от Статей 4 и 7 могут приниматься по объективным или техническим причинам или соображениям, касающимся организации работы, путем заключения коллективных договоров, соглашений между социальными партнерами, или, если это невозможно, в соответствии с законодательством, правилами или административными положениями. Условием этого является наличие диалога между представителями работодателя и работников и усилий по стимулированию всех соответствующих форм социального диалога.</p>
<p><i>Статья 9</i></p>



Информация и записи

Государства-члены обязаны обеспечить выполнение следующих условий:

(а) **мобильные работники должны быть проинформированы о соответствующих национальных требованиях, внутренних правилах предприятия и соглашениях между двумя сторонами отрасли** и, в частности, о любых коллективных договорах и соглашениях компании, достигнутых на основании настоящей Директивы, без ущерба для положений Директивы Совета 91/533/ЕЭС от 14 октября 1991 года об обязанности работодателя информировать работников об условиях, применимых к договору или трудовым отношениям (б);

(б) без ущерба для положений статьи 2 (1), **рабочее время лиц, осуществляющих автомобильные перевозки, должно записываться**. Записи должны храниться, по меньшей мере, в течение двух лет после окончания соответствующего периода работы. Работодатели должны нести ответственность за запись рабочего времени мобильных сотрудников. По запросу работодатели должны предоставлять мобильным работникам копии записи отработанных часов.

Статья 11

Санкции

Государства-члены должны устанавливать **систему санкций за нарушение национальных положений**, принятых во исполнение настоящей Директивы, и принимать все необходимые меры для обеспечения применения этих санкций. Предусмотренные таким образом санкции должны быть эффективными, пропорциональными и оказывать сдерживающее воздействие.



11

Государство:		Дата:		
Ссылка на План действий:				
<p>ДИРЕКТИВА № 2009/40/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 6 МАЯ 2009 ГОДА об испытаниях на пригодность к эксплуатации автотранспортных средств и их прицепов. (Новая редакция) (Текст распространяется на ЕЗЗ) ОЖ L 141, 6.6.2009, с. 12–28</p> <p>Объект и цель регулирования: гармонизация правил проведения испытаний на пригодность в целях предупреждения перекосов в конкуренции между автомобильными перевозчиками и гарантирования того, что транспортные средства надлежащим образом проверяются и обслуживаются.</p> <p>Зарегистрированные в соответствующем государстве-члене моторные транспортные средства и их прицепы и полуприцепы должны подвергаться периодическим испытаниям на пригодность к эксплуатации в соответствии с положениями настоящей Директивы.</p> <p>Категории транспортных средств, подлежащих прохождению испытаний, периодичность проведения испытаний на пригодность к эксплуатации и элементы, которые должны быть проверены, перечислены в Приложениях I и II.</p>				
Название национального правового акта				
Объект и цель регулирования				
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве				
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)	
а)	б)	в)	г)	

<p><i>Статья 2</i></p> <p>Испытания на пригодность к эксплуатации, предусмотренные настоящей Директивой, осуществляются государством-членом или государственным органом, на который возложено задание со стороны государства, или органами и учреждениями, назначенными и непосредственно контролируемые государством, включая надлежащим образом уполномоченные частные организации. В частности, если организации, назначенные в качестве испытательных центров транспортных средств, выполняют помимо этого ремонт автотранспортных средств, государства-члены должны прилагать все усилия в целях обеспечения объективности и высокого качества проведения испытаний автотранспортных средств.</p>
<p><i>Статья 3</i></p> <p>1. Государства-члены должны принять меры, которые они сочтут необходимыми, чтобы обеспечить возможность доказательства того, что автотранспортное средство прошло испытание на пригодность к эксплуатации в соответствии с положениями настоящей Директивы.</p>



2. Каждое государство-член обязано, на том же основании, что и при самостоятельной выдаче подтверждающих документов, признавать документы, выданные в другом государстве-члене, подтверждающие, что автотранспортное средство, зарегистрированное на территории этого другого государства вместе с его прицепом или полуприцепом, прошло испытание на пригодность к эксплуатации, отвечающее, как минимум, положениям настоящей Директивы.

ГЛАВА II ИСКЛЮЧЕНИЯ

Статья 4

1. Государства-члены вправе исключить из сферы применения настоящей Директивы транспортные средства, принадлежащие вооруженным силам, силам обеспечения правопорядка и пожарной службе.

Статья 5

Несмотря на положения Приложений I и II, государства-члены вправе:

- (a) переносить на более ранний срок даты первого обязательного испытания на пригодность автотранспортного средства к эксплуатации и, при необходимости, требовать прохождения автомобилем испытания до его регистрации;
- (b) сокращать интервалы между двумя последовательными обязательными испытаниями;
- (c) делать обязательным тестирование дополнительного оборудования;
- (d) расширять перечень тестируемых компонентов;
- (e) распространять требование периодического прохождения испытаний на другие категории транспортных средств;
- (f) назначать специальные дополнительные тесты;
- (g) устанавливать для транспортных средств, зарегистрированных на их территории, более высокие минимальные стандарты эффективности тормозной системы, чем те, что указаны в Приложении II, и включать испытания для автомобилей с тяжелыми нагрузками, при условии, что такие требования не выходят за рамки первоначального утверждения типа транспортного средства.



В. Железнодорожный транспорт

12

Государство:		Дата:	
Ссылка на План действий:			
<p>ДИРЕКТИВА № 2008/68/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 24 СЕНТЯБРЯ 2008 ГОДА о внутренних перевозках опасных грузов (ОЖ С 256, 27.10.2007, с.44)</p> <p>Объект и цель регулирования: Перевозки опасных грузов автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом представляют собой значительный риск несчастных случаев. В связи с этим, должны быть приняты меры в целях обеспечения максимально возможных условий безопасности таких перевозок;</p> <p>В целях создания общего режима, охватывающего все аспекты внутренних перевозок опасных грузов, Директивы 94/55/ ЕС и 96/49/ЕС должны быть заменены одной директивой, которая также будет содержать положения в отношении внутренних водных путей;</p> <p>Такие правила должны также распространяться на внутренние перевозки, в целях гармонизации в рамках Сообщества условий транспортировки опасных грузов и обеспечения надлежащего функционирования единого транспортного рынка.</p>			
Название национального правового акта			
Объект и цель регулирования			
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)
Принимая во внимание, что:			
<p>(4) Большинство государств-членов ЕС является участниками Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR), подпадает под действие Регламента о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (RID) и, насколько применимо, является договаривающимися сторонами Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ADN).</p>			
<p>(5) ADR, RID и ADN устанавливают единые правила осуществления безопасной международной перевозки опасных грузов. Данные правила также должны распространяться на внутренние перевозки с целью гармонизации условий перевозки опасных грузов в рамках Сообщества и обеспечения нормального функционирования общего транспортного рынка.</p>			



(6) Настоящая Директива не должна применяться к перевозке опасных грузов в чрезвычайных обстоятельствах, связанных с характеристиками или ограниченными свойствами вовлеченных транспортных средств и судов.

(7) Положения данной Директивы также не должны применяться к перевозкам опасных грузов, находящихся под материальной ответственностью и в прямом ведении вооруженных сил. Тем не менее, перевозка опасных грузов коммерческими фирмами, оказывающими услуги вооруженным силам, подпадает под действие данной Директивы за исключением случаев, когда договорные обязательства осуществляются под прямой и физической ответственностью вооруженных сил.

(12) Транспортные средства, состоящие на учете в третьих странах, разрешается использовать для международных перевозок опасных грузов на территории государств-членов ЕС при условии соблюдения соответствующих положений ADR, RID, ADN и настоящей Директивы.

Статья 1

Область применения

1. Настоящая Директива применяется к перевозкам опасных грузов по автомобильным дорогам, железнодорожным и внутренним водным путям по территории или между государствами-членами ЕС, в том числе к погрузочно-разгрузочным работам, перемещениям с одного на другой вид транспорта и остановкам, вызванным транспортными обстоятельствами.

Настоящая Директива не применяется к следующим перевозкам опасных грузов:

4. Государства-члены ЕС могут устанавливать особые требования техники безопасности к внутренним и международным перевозкам опасных грузов по своей территории в отношении:

перевозок опасных грузов автотранспортом, товарными вагонами или судами внутреннего плавания, не предусмотренных настоящей Директивой;

использования в обоснованных случаях предписанных путей следования, в том числе использования предписанных транспортных средств;

особых правил перевозки опасных грузов в пассажирских поездах.

5. Государства-члены ЕС могут регулировать или запрещать перевозку опасных грузов по своей территории на основании строго за исключением безопасности транспортировки.

Статья 2

Определения

В настоящей Директиве используются следующие определения:

1.«ADR» следует понимать как Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, заключенное в Женеве 30 сентября 1957 г., с поправками к данному соглашению;

2.«RID» следует понимать как Регламент о международной железнодорожной перевозке опасных грузов, представленный в виде Приложения С к Конвенции о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (КОТИФ), принятой в Вильнюсе 3 июня 1999 г., с поправками к данной Конвенции;



3.«ADN» следует понимать как Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, заключенное в Женеве 26 мая 2000 г., с поправками к данному соглашению

4.«Автотранспортное средство» следует понимать как любое автотранспортное средство, используемое на автодорогах, имеющее, как минимум, четыре колеса и максимальную расчетную скорость движения выше 25 км/ч, а также любой прицеп, за исключением рельсовых тележек, самоходных транспортных средств, сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов, скорость которых при перевозке опасных грузов не превышает 40 км/ч;

5.«Товарный вагон» следует понимать как любой железнодорожный транспорт без собственной силовой установки, который перемещается на собственных колесах по железнодорожным путям и предназначен для перевозки грузов;

6. «Судно» следует понимать как любое судно внутреннего или морского плавания.

Статья 4

Третьи страны

Перевозка опасных грузов между государствами-членами ЕС и третьими странами разрешается, насколько это соответствует требованиям ADR, RID и ADN, если иное не предусмотрено в Приложениях.

Статья 6

Частичная отмена правил

1. Государства-члены ЕС могут разрешать использовать другие языки, помимо указанных в Приложениях, при перевозках по их территориям.

2. (а) Если это не влияет на уровень безопасности, государства-члены ЕС могут запрашивать частичную отмену положений Приложения I, раздела I.1, Приложения II, раздела II.1 и Приложения III, раздела III.1 применительно к перевозкам по их территории небольших объемов определенных опасных грузов, за исключением веществ средней или высокой степени радиоактивности, при условии, что требования к таким перевозкам не являются более строгими, чем те, которые предусмотрены данными Приложениями.

(б) Если это не влияет на уровень безопасности, государства-члены ЕС могут также запрашивать частичную отмену положений Приложения I, раздела I.1, Приложения II, раздела II.1 и Приложения III, раздела III.1 применительно к перевозкам по их территории опасных грузов в случае:

(i) местных перевозок на короткие расстояния; или

(ii) железнодорожных перевозок местного сообщения по специально обозначенным путям, составляющим часть определенного промышленного процесса и строго контролируемым в соответствии с четко определенными требованиями.

3. Частичная отмена, предусмотренная в пункте 2, действительна не более шести лет с момента разрешения, соответствующий период должен быть установлен в разрешении. Применительно к действующей частичной отмене, предусмотренной в Приложении I, разделе I.3, Приложении II, разделе II.3 и Приложении III, разделе III.3, датой разрешения считается 30 июня 2009 г. Если не указано иное, частичная отмена действительна в течение шести лет.



Частичная отмена применяется без дифференциации.

5. Любое государство-член ЕС может, в исключительных случаях и если это не влияет на уровень безопасности, выдавать отдельные разрешения на перевозки по своей территории опасных грузов, которые запрещены настоящей Директивой, или на перевозки, осуществляемые на иных условиях, чем установлены настоящей Директивой, при условии, что такие транспортные операции четко определены и ограничены во времени.



13

Государство:		Дата:	
Ссылка на План действий:			
<p>ДИРЕКТИВА № 2004/49/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 29 АПРЕЛЯ 2004 ГОДА о безопасности на железных дорогах Сообщества, корректирующая Директиву Совета № 95/18/ЕС о лицензировании железнодорожных предприятий и Директиву № 2001/14/ЕС о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификации безопасности (Директива о безопасности на железнодорожном транспорте).</p> <p>Объект и цель регулирования: необходимость создания общей нормативно-правовой базы для обеспечения безопасности железнодорожного движения.</p> <p>Все лица, осуществляющие операции в системе железных дорог, управляющие инфраструктурой и железнодорожные предприятия должны нести полную ответственность за безопасность этой системы, каждый в своей части. Насколько это возможно, они должны сотрудничать в рамках реализации мер по управлению рисками. Государства-члены должны проводить четкое разграничение между непосредственной ответственностью за обеспечение безопасности и задачами властей в сфере безопасности по созданию национальной нормативно-правовой базы и контролю за деятельностью операторов.</p> <p>Необходимо установить общие показатели безопасности (CSIs), позволяющие оценить, насколько система соответствует общим целям безопасности (CSTs) и облегчить контроль обеспечения безопасности на железной дороге. Тем не менее, в течение переходного периода могут применяться национальные определения, относящиеся к CSIs. Необходимо учитывать степень выработки общих определений CSIs при составлении первого набора CSTs.</p>			
Название национального правового акта			
Объект и цель регулирования			
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)

Статья 2

Сфера применения

2. Государства-члены ЕС могут исключать из сферы действия мер, которые они принимают во исполнение настоящей Директивы:

(а) метро, трамваи и другие легкие железнодорожные системы;

(б) сети, которые являются обособленными в функциональном плане от остальной части железнодорожной системы и которые предназначены только для эксплуатации местных, городских или пригородных служб перевозки пассажиров, а также железнодорожные предприятия, работающие только



на этих сетях;

(с) находящиеся в частной собственности железнодорожные инфраструктуры, существующие для использования исключительно их собственниками в целях своих собственных операций по перевозке грузов;

Статья 3

Определения

В целях настоящей Директивы используются следующие определения:

(а) «система железнодорожного транспорта» означает совокупность подсистем для структурной и оперативной деятельности, как определено в Директивах 96/48/ЕС и 2001/16/ЕС, а также управление и эксплуатация системы в целом;

(б) «управляющий инфраструктурой» означает любой орган или предприятие, которое отвечает, в частности, за создание и поддержание железнодорожной инфраструктуры или ее части, как это определено в Статье 3 Директивы 91/440 ЕЭС, что может также включать в себя контроль за инфраструктурой и управление системами безопасности. Функции управляющего инфраструктурой в сети или в ее части могут быть распределены между различными органами и предприятиями;

(с) «предприятие железнодорожного транспорта» означает предприятие железнодорожного транспорта, как это определено в Директиве 001/14/ЕС, а также любые другие государственные или частные предприятия, деятельность которых заключается в обеспечении перевозок товаров и/или пассажиров по железной дороге с использованием электротяги. Этим понятием также охватываются предприятия, которые предоставляют только электротягу;

(д) «технические спецификации для функциональной совместимости (TSI)» означает спецификацию, предметом которой выступает каждая подсистема или часть подсистемы в целях выполнения существенных требований и обеспечения функциональной совместимости трансъвропейской обычной и высокоскоростной железнодорожной системы, как определено в Директиве 96/48/ЕС и Директиве 2001/16/ЕС;

(е) «общие цели безопасности (CSTs)» означает уровень безопасности, который должен быть, как минимум, достигнут различными частями железнодорожной системы (такими как системы обычных и высокоскоростных железнодорожных линий, системы длинных железнодорожных туннелей или линий, используемых только для грузовых перевозок), а также системой в целом, и выраженный в критериях принятия риска;

(ф) «общие методы обеспечения безопасности (CSMs)» - методы, разрабатываемые для описания того, каким образом будут оцениваться уровни безопасности и достижения целей безопасности, а также соблюдение других требований в сфере безопасности;

(г) «компетентный орган власти по вопросам безопасности» означает национальный орган, которому поручено осуществление определенных задач в сфере безопасности на железнодорожном транспорте в соответствии с настоящей Директивой или двунациональный орган власти, которому государства-члены поручили осуществление этих задач с целью обеспечения единого режима безопасности в специализированных трансграничных инфраструктурах;

(h) «национальные правила безопасности» - все правила безопасности на железнодорожном транспорте, которые содержат требования, предъявляемые на уровне государств-членов и применимые более чем к одному предприятию железнодорожного транспорта, независимо от органа, выпустившего эти требования;

(i) «система управления безопасностью» - организации и механизмы, созданные управляющим инфраструктурой или предприятием железнодорожного транспорта для обеспечения безопасного



управления своей деятельностью;
(j) «уполномоченный по расследованию» означает лицо, ответственное за организацию и проведение расследования, и осуществление контроля над данным процессом;
(k) «несчастный случай» означает нежелательное или непреднамеренное внезапное событие или определенная цепь таких событий, которые повлекли за собой вредные последствия; несчастные случаи можно подразделить на следующие категории: столкновения, сход с рельсов, аварии на железнодорожных переездах, несчастные случаи с участием людей, связанные с движением подвижного состава, пожарами и др.;
(l) «крупная авария» - любое столкновение поездов или сход с рельсов поезда, в результате которого погиб, по меньшей мере, один человек или получили серьезные повреждения пять и более лиц, или был нанесен значительный ущерб подвижному составу, или окружающей среде, а также любые другие аналогичные аварии, оказавшие значительное влияние на регулирование и управление безопасностью на железнодорожном транспорте; под «значительным ущербом» понимается ущерб, который в целом незамедлительно может быть оценен следственным органом в размере двух миллионов евро;
(m) «происшествие» означает любое событие, кроме несчастного случая и крупной аварии, связанное с эксплуатацией поездов и повлиявшее на безопасное осуществление деятельности;
(n) «расследование» - процесс, проводимый в целях профилактики несчастных случаев и происшествий, который включает в себя сбор и анализ информации, формулировку выводов, в том числе, выявление причин происшествия и, при необходимости, подготовку рекомендаций в сфере обеспечения безопасности;
(o) «причины» - действия, бездействие, события или условия, а также их комбинации, которые привели к аварии или происшествию;
(p) «Агентство» - Европейское железнодорожное агентство, Агентство Сообщества по обеспечению безопасности и функциональной совместимости железнодорожного транспорта;
(q) «нотифицированные органы» - органы, ответственные за оценку соответствия или годности к использованию компонентов функциональной совместимости или за осуществление процедуры ЕС по проверке подсистем, как определено в Директивах 96/48/ЕС и 2001/16/ЕС;
(r) «компоненты функциональной совместимости» - первичные элементы, группы элементов, узлы или комплекты оборудования, которые включаются или предназначены для включения в подсистему и от которых прямо или косвенно зависит функциональная совместимость высокоскоростных и обычных железнодорожных систем, как определено в Директивах 96/48/ЕС и 2001/16/ЕС. Понятие «компонент» охватывает как материальные, так и нематериальные объекты, например, программное обеспечение;
ГЛАВА II РАЗВИТИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ
Статья 4
Развитие и повышение безопасности на железнодорожном транспорте
3. Государства-члены должны гарантировать, что ответственность за безопасную эксплуатацию железнодорожной системы и осуществление контроля рисков, связанных с данным видом деятельности, будет возложена на управляющих инфраструктурой и на предприятия железнодорожного транспорта. Это обязывает их принимать необходимые меры по управлению рисками и, в соответствующих случаях, взаимодействуя друг с другом, обращаться к национальным правилам и нормам безопасности, а также создавать системы управления безопасностью в соответствии с настоящей Директивой.
Без ущерба действию норм гражданско-правовой ответственности в соответствии с законодательством



государств-членов ЕС каждый управляющий инфраструктурой и каждое предприятие железнодорожного транспорта должны нести ответственность за свой участок системы и его безопасную эксплуатацию. Это также подразумевает ответственность за поставку материалов и заключение контрактов на предоставление услуг, а также ответственность перед пользователями услуг железнодорожного транспорта, заказчиками, сотрудниками и третьими лицами.

Статья 5

Общие показатели безопасности

1. В целях облегчения оценки достижений в отношении общих целей безопасности и обеспечения текущего контроля за общим развитием безопасности на железнодорожном транспорте, государства-члены обязаны собирать информацию по общим показателям безопасности посредством годовых отчетов компетентных органов по вопросам безопасности, как это указано в Статье 18.

Общие показатели безопасности утверждаются, как это указано в Приложении I.

2. До 30 апреля 2009 г. Приложение I должно быть пересмотрено в соответствии с регулятивной процедурой, предусмотренной в Статье 27 (2), в частности, с целью включения единых определений для общих показателей безопасности и общих методов расчета затрат на аварии.

Статья 8

Общие методы обеспечения безопасности

1. При применении данной Директивы государства-члены ЕС должны утвердить обязательные национальные правила безопасности и обеспечить их опубликование и доступность для всех управляющих инфраструктурой, предприятий железнодорожного транспорта, заявителей на получение сертификата безопасности и на соответствующие разрешения. Язык изложения этих правил должен быть ясным и понятным для всех заинтересованных сторон.

Статья 9

Системы управления безопасностью

1. Управляющие инфраструктурой и предприятия железнодорожного транспорта должны утвердить свои системы управления безопасностью, чтобы обеспечить достижение общих целей безопасности для всей системы железнодорожного транспорта. Системы управления безопасностью должны осуществляться в соответствии с национальными правилами безопасности, указанными в Статье 8 и Приложении II, и с требованиями безопасности, изложенными в технических спецификациях для функциональной совместимости с применением соответствующих частей общих методов обеспечения безопасности.

3. Система управления безопасности любого управляющего инфраструктурой должна принимать во внимание последствия деятельности различных предприятий железнодорожного транспорта в сети. Необходимо также обеспечивать возможность всем предприятиям железнодорожного транспорта осуществлять свою деятельность в соответствии с техническими спецификациями для функциональной совместимости, национальными правилами безопасности и условиями, изложенными в сертификате безопасности. В дальнейшем система управления безопасностью должна быть развита с целью координирования процедур экстренного реагирования в условиях чрезвычайной ситуации между управляющим инфраструктурой и предприятиями, осуществляющими свою деятельность в рамках данной инфраструктуры.

4. До 30 июня каждого года все управляющие инфраструктурой и предприятия железнодорожного транспорта должны представлять в соответствующие органы годовой отчет по безопасности за предыдущий календарный год. Отчет должен содержать следующее:

(а) информацию о том, каким образом были достигнуты цели в рамках корпоративной безопасности



внутри организации и результаты осуществления планов обеспечения безопасности;
(b) разработку национальных показателей безопасности, а также общих показателей безопасности, изложенных в Приложении I, в той мере, в какой это относится к отчитывающейся организации;
(c) результаты внутреннего аудита в сфере безопасности;
(d) замечания о недостатках и неисправностях в сфере железнодорожных перевозок и управления инфраструктурой, которые могут быть значимыми для компетентных органов власти по вопросам безопасности.
ГЛАВА III СЕРТИФИКАЦИЯ И АВТОРИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
Статья 10
Сертификаты безопасности
1. Для получения доступа к железнодорожной инфраструктуре предприятие железнодорожного транспорта должно иметь сертификат безопасности, как это предусмотрено в настоящей главе. Сертификат безопасности может охватывать всю железнодорожную сеть того или иного государства-члена ЕС или только определенную часть сети.
2. Сертификат безопасности должен включать:
(a) сертификацию, подтверждающую факт одобрения и принятия системы управления безопасностью предприятия железнодорожного транспорта, как описано в Статье 9 и Приложении III,
(b) сертификацию, подтверждающую факт одобрения положений, принятых на предприятии железнодорожного транспорта, с целью соответствия специальным требованиям, необходимым для безопасного предоставления своих услуг в соответствующей сети. Эти требования могут касаться применения технических спецификаций для функциональной совместимости и национальных правил безопасности, в том числе правил эксплуатации сети, сертификации сотрудников и получения разрешений на эксплуатацию транспортных средств, используемых на предприятиях железнодорожного транспорта. Сертификация должна основываться на документации, представленной предприятием, как описано в Приложении IV.
3. Компетентный орган по вопросам безопасности государства-члена ЕС, в котором предприятие железнодорожного транспорта начало осуществление своей деятельности, производит сертификацию в соответствии с пунктом 2.
При сертификации, осуществляемой в соответствии с пунктом 2, необходимо указать вид и сферу охватываемой сертификатом деятельности. При осуществлении эквивалентных видов деятельности в сфере железнодорожных перевозок сертификация, предоставленная в соответствии с пунктом 2(a), будет действительна на территории всех стран Сообщества.
4. Компетентному органу по вопросам безопасности государства-члена ЕС, в котором предприятие железнодорожного транспорта планирует оказывать дополнительные услуги в сфере железнодорожных перевозок, необходимо будет провести дополнительную национальную сертификацию как указано в пункте 2(b).



5. Сертификат безопасности должен продлеваться на основании заявления предприятия железнодорожного транспорта не реже одного раза в пять лет. Сертификат должен полностью или частично обновляться, если вид или сфера осуществляемой предприятием деятельности существенно изменились.

Статья 11

Авторизация безопасности управляющих инфраструктурой

1. Чтобы получить возможность управлять инфраструктурой железнодорожного транспорта и эксплуатировать ее, управляющий инфраструктурой должен получить разрешение компетентного органа по вопросам безопасности в том государстве-члене ЕС, где он зарегистрирован.

Статья 12

Требования к процедуре сертификации и авторизации безопасности

1. Компетентный орган по вопросам безопасности должен принять решение в отношении заявки на сертификацию или авторизацию безопасности без задержек и в любом случае не позднее чем через четыре месяца после предоставления всей необходимой информации и любой запрашиваемой дополнительной информации. Если от заявителя потребуется дополнительная информация, она должна быть незамедлительно представлена.

Статья 13

Доступ к обучению

1. Государства-члены ЕС должны гарантировать, что предприятия железнодорожного транспорта, подавшие заявку на получение сертификата безопасности, получают доступ к обучению сотрудников на справедливой и недискриминационной основе, для подготовки машинистов и персонала, сопровождающего поезд, если такое обучение необходимо для выполнения требований в рамках сертификации безопасности.

4. Руководство каждого предприятия железнодорожного транспорта и управляющие инфраструктурой в любом случае несут ответственность за уровень подготовки и квалификации сотрудников, чья работа связана с выполнением задач в сфере безопасности, как указано в Статье 9 и Приложении III.

Статья 14

Допуск к эксплуатации подвижного состава

1. Подвижной состав, допущенный к вводу в эксплуатацию в одном из государств-членов ЕС в соответствии со Статьей 10(2)(б) и не полностью охваченный соответствующими техническими спецификациями функциональной совместимости, должен быть допущен к эксплуатации в другом или других государствах-членах в соответствии с настоящей Статьей, если в упомянутых государстве-члене или государствах-членах требуется допуск.

ГЛАВА IV КОМПЕТЕНТНЫЙ ОРГАН ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 16

Задачи

1. Каждое государство-член ЕС обязано утвердить компетентный орган по вопросам безопасности. Это может быть Министерство, занимающееся вопросами транспорта. По своей организационной и правовой структуре и при принятии решений этот орган должен быть независим от любого предприятия железнодорожного транспорта, управляющего инфраструктурой, заявителя или снабжающей организации.



<p>2. На компетентный орган по вопросам безопасности, как минимум, возлагаются следующие функции:</p> <p>(а) выдача разрешений на ввод в эксплуатацию структурных подсистем, составляющих систему железнодорожного транспорта согласно Статье 14 Директивы №96/48/ЕС и проверка того, что они эксплуатируются и обслуживаются в соответствии с соответствующими основным требованиям;</p>
<p>(б) выдача разрешений на ввод в эксплуатацию структурных подсистем, составляющих транс-европейскую стандартную железнодорожную систему, в соответствии со статьей 14 Директивы 2001/16/ ЕС и проверка того, что они эксплуатируются и обслуживаются в соответствии с соответствующими основными требованиями;</p>
<p>(с) осуществление надзора за тем, чтобы компоненты функциональной совместимости соответствовали основным требованиям, как указано в Статье 12 Директивы 96/48/ЕС и Директивы 2001/16/ЕС;</p>
<p>(д) выдача разрешений на ввод в эксплуатацию новых или существенно измененных единиц подвижного состава, которые еще не охвачены техническими спецификациями для функциональной совместимости;</p>
<p>(е) выдача, возобновление, изменение и отмена соответствующих разделов сертификатов безопасности и разрешений, предоставленных в соответствии со Статьями 10 и 11. Проверка того, чтобы условия и требования, изложенные в них, соблюдались и чтобы управляющие инфраструктурой и предприятия железнодорожного транспорта работали согласно правилам стран Сообщества или национальному законодательству;</p>
<p>(ф) осуществление текущего контроля, продвижения, и, при необходимости, разработка и приведение в исполнение нормативно-правовой базы регулирования вопросов безопасности, в том числе, системы национальных правил безопасности;</p>
<p>(г) осуществление надзора за тем, чтобы единицы подвижного состава были надлежащим образом зарегистрированы, и чтобы информация в национальном реестре, созданном в соответствии со Статьей 14 Директивы 96/48/ЕС и Директивы 2001/16/ЕС, касающейся вопросов безопасности, была точной и регулярно обновлялась.</p>
<p>3. Ни одна из функций, перечисленных в пункте 2, не может быть передана или поручена каким-либо управляющим инфраструктурой, предприятиям железнодорожного транспорта или снабжающим организациям</p>
<p><i>Статья 17</i></p> <p><i>Принципы принятия решений</i></p> <p>В процессе разработки национальной нормативно-правовой базы компетентный орган по вопросам безопасности обязан провести консультации со всеми участниками процесса и заинтересованными лицами, в том числе, с управляющими инфраструктурой, предприятиями железнодорожного транспорта, производителями, организациями, проводящими техническое обслуживание, пользователями и представителями трудовых коллективов.</p>
<p>2. Компетентный орган по вопросам безопасности должен иметь возможность свободно проводить все проверки и расследования, необходимые для осуществления своих функций. Органу по вопросам безопасности должен быть обеспечен доступ ко всем имеющим отношение к делу документам, помещениям, сооружениям и оборудованию управляющих инфраструктурой и предприятий железнодорожного транспорта.</p>
<p><i>Статья 18</i></p> <p><i>Годовой отчет</i></p> <p>Ежегодно компетентный орган по вопросам безопасности должен составлять годовой отчет о своей</p>



деятельности за предыдущий год и направлять его в Агентство не позднее 30 сентября каждого года. В отчете должна быть указана следующая информация:

(a) показатели развития железнодорожной безопасности, в том числе агрегация общих показателей безопасности на уровне государств-членов ЕС, как указано в Приложении I;

(b) важные изменения в законодательстве и правилах, регламентирующих безопасность на железнодорожном транспорте;

(c) развитие сертификации и авторизации безопасности;

(d) результаты осуществления надзора за управляющими инфраструктурой и предприятиями железнодорожного транспорта и опыт, приобретенный в связи с этим.

ГЛАВА V РАССЛЕДОВАНИЕ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ И ПРОИСШЕСТВИЙ

Статья 19

Обязательства по проведению расследований

1. Государства-члены ЕС должны обеспечить, чтобы после крупной аварии на железной дороге расследование проводилось специальным следственным органом, упомянутым в Статье 21. Целью расследования является потенциальное улучшение положения в сфере безопасности на железнодорожном транспорте и профилактика несчастных случаев.

4. Расследование ни в коем случае не должно быть связано с распределением степени вины или ответственности.

Статья 20

Статус расследования

1. Государства-члены ЕС должны определить в рамках их правовой системы юридический статус расследования, что позволит следователям выполнять свои функции наиболее эффективно и в кратчайшие сроки.

2. Согласно законодательству, действующему в Государствах-членах ЕС, и, при необходимости, в сотрудничестве с органами, ответственными за судебное расследование, следователи как можно быстрее должны получать:

(a) право на доступ к месту аварии или происшествия, а также к задействованному подвижному составу, к сооружениям инфраструктуры и к установкам по управлению движением железнодорожного транспорта и сигнальными системами

(b) право на незамедлительный сбор доказательств и контролируемое изъятие обломков, сооружений инфраструктуры или ее частей в целях изучения и анализа;

(c) право на доступ к информации, которая содержится в бортовых устройствах регистрации, а именно в устройствах, записывающих речевые сообщения и фиксирующих работу систем управления движением и сигнальных систем;

(d) право на доступ к результатам экспертизы тел погибших;

(e) право на доступ к результатам обследования персонала поезда и других сотрудников, имеющих отношение к аварии или происшествию;

(f) возможность опрашивать сотрудников железной дороги и других свидетелей;



(g) право на доступ к любой информации или документам управляющих инфраструктурой, предприятий железнодорожного транспорта, а также компетентных органов по вопросам безопасности.

3. Данное расследование должно вестись независимо от судебного расследования.

Статья 21

Следственный орган

1. Каждое государство-член ЕС должно обеспечить в случае аварий или происшествий, упомянутых в Статье 19, проведение расследования постоянно действующим органом, который должен иметь хотя бы одного следователя, способного осуществлять функции уполномоченного по расследованию. Следственный орган должен быть независимым по своей организационной и правовой структуре и при принятии решений от любого управляющего инфраструктурой, предприятия железнодорожного транспорта, органа обвинения, распределяющего органа и нотифицированного органа, а также от любой другой стороны, чьи интересы могут вступить в конфликт с функциями, возложенными на следственный орган. Кроме того, он должен быть функционально независим от компетентного органа по вопросам безопасности и от любого железнодорожного регулятора.

Статья 23

Отчетность

1. О расследовании аварии или происшествия, указанного в Статье 19, должен быть составлен отчет по форме, соответствующей типу и серьезности аварии или происшествия, а также степени важности результатов расследования. В отчете должны быть указаны цели расследования в соответствии со Статьей 19(1) и, при необходимости, рекомендации по безопасности.

2. Следственный орган должен обнародовать заключительный отчет по возможности в кратчайшие сроки, как правило, не позднее чем через 12 месяцев со дня происшествия или аварии. Структура отчета должна быть максимально приближена к той, которая указана в Приложении V. Отчет и рекомендации по обеспечению безопасности доводятся до сведения соответствующих сторон, указанных в Статье 22(3), а также до сведения органов и заинтересованных сторон в других государствах-членах ЕС.

3. Ежегодно не позднее 30 сентября следственный орган должен публиковать годовой отчет о своей деятельности за предыдущий год, содержащий сведения о проведенных расследованиях, выработанных рекомендациях по обеспечению безопасности и мерах, принятых согласно ранее выданным рекомендациям.

Статья 25

Рекомендации по обеспечению безопасности

1. Рекомендация по обеспечению безопасности, выданная следственным органом, ни в коем случае не должна создавать презумпцию вины или ответственности за случившееся.

Статья 32

Штрафные санкции

Государства-члены ЕС должны установить правила относительно штрафных санкций, которые применимы к нарушениям национальных положений, принятых в соответствии с настоящей Директивой, и принять все необходимые меры для обеспечения их соблюдения. Предусмотренные штрафные санкции должны быть действенными, соразмерными, недискриминационными и обладать сдерживающим эффектом.



14

Государство:	Дата:		
Ссылка на План действий:			

ДИРЕКТИВА СОВЕТА № 91/440/ЕЭС ОТ 29 ИЮЛЯ 1991 ГОДА о развитии железных дорог Сообщества. (ОЖ L 237, 24.8.1991, с.25-28)

Объект и цель регулирования: Цель настоящей Директивы заключается в содействии адаптации железных дорог Сообщества к потребностям единого рынка и повышения их эффективности путем:

- обеспечения независимости управления железнодорожными предприятиями;
- разделения управления операторской деятельности и управления инфраструктурой от предоставления услуг железнодорожного транспорта, при этом разделение счетов является обязательным, а организационное или институциональное разделение - факультативным,
- улучшения финансовой структуры предприятий,
- обеспечения доступа к железнодорожным сетям государств-членов международных групп железнодорожных предприятий, а также железнодорожных предприятий, участвующих в международных комбинированных грузоперевозках.

Название национального правового акта

Объект и цель регулирования

Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве

Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)

Статья 2

2. Государства-члены вправе исключить из сферы применения настоящей Директивы железнодорожные предприятия, деятельность которых ограничивается предоставлением услуг в сфере только городских, пригородных и региональных перевозок.

Статья 3

Для целей настоящей Директивы:

- «железнодорожное предприятие» означает государственное или частное предприятие, основной коммерческой деятельностью которого является предоставление услуг по перевозке товаров и/или



пассажирам по железной дороге, осуществление которой возможно при предоставлении тяговой силы;
- «управляющий инфраструктурой» - это физическое лицо или организация, ответственные, в частности, за создание и обслуживание железнодорожной инфраструктуры, а также систем управления и безопасности;
- «железнодорожная инфраструктура» означает все пункты, перечисленные в Приложении IA к Регламенту Комиссии (ЕЭС) № 2598/70 от 18 декабря 1970 года, содержащем все позиции, сгруппированные под различными заголовками в формах счетов, приведенных в Приложении I к Регламенту (ЕЭС) № 1108/70 (1), за исключением последнего абзаца, который исключительно для целей настоящей Директивы следует изложить следующим образом: «здания, используемые инфраструктурным управлением»,
-«международная группа» означает любое объединение, по меньшей мере, двух железнодорожных предприятий, созданных в различных государствах-членах с целью обеспечения международных транспортных услуг между государствами-членами;
- «городские и пригородные перевозки» - транспортные услуги, осуществляемые для удовлетворения транспортного спроса городов и городских агломераций, а также транспортного спроса на перевозки между такими городами или городскими агломерациями и прилегающими районами;
- «региональные перевозки» - транспортные услуги, осуществляемые для удовлетворения транспортных потребностей региона.
<i>РАЗДЕЛ II Независимость управления железнодорожными предприятиями</i>
<i>Статья 4</i>
Государства-члены обязаны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы с точки зрения управления, администрирования и внутреннего контроля по административным, экономическим и бухгалтерским вопросам железнодорожные предприятия имели независимый статус, в соответствии с которым они будут содержать, в частности, активы, бюджет и счета отдельно от активов, бюджета и счетов государства.
<i>Статья 5</i>
1. Государства-члены обязаны принять необходимые меры для того, чтобы содействовать железнодорожным предприятиям в адаптации их деятельности к условиям рынка и управлении этой деятельностью в рамках ответственности их органов управления, в интересах обеспечения надлежащих и эффективных услуг по максимально низкой возможной цене при обеспечении требуемого уровня качества обслуживания.
Железнодорожные предприятия должны управляться в соответствии с принципами, которые применяются к коммерческим компаниям. Это распространяется на их обязательства по предоставлению общественных услуг, установленных государством, и на государственные контракты, которые они заключают с компетентными органами государств-членов.
2. Железнодорожные предприятия должны составлять свои бизнес-планы, включая инвестиционные программы и планы финансирования. Такие планы должны составляться с целью достижения финансового равновесия предприятия и других технических, коммерческих и финансовых целей. Кроме того, эти планы должны предусматривать методы их реализации.



3. В контексте общих политических принципов, определяемых государством, и с учетом национальных планов и контрактов (которые могут быть рассчитаны на много лет), в том числе, инвестиционных и финансовых планов, железнодорожные предприятия должны, в частности, иметь право:

- учреждать совместно с одним или несколькими железнодорожными предприятиями международные группы;

- устанавливать свою внутреннюю организацию, без ущерба для положений Раздела III;

- осуществлять контроль поставок и маркетинга услуг и устанавливать цены на них, без ущерба для положений Регламента Совета (ЕЭС) № 1191/69 от 26 июня 1969 года о мерах государств-членов в отношении обязательств, вытекающих из концепции предоставления общественных услуг на железнодорожном, автомобильном и внутреннем водном транспорте (1),

- принимать решения в отношении персонала, активов и собственных закупок,

- расширять свою долю на рынке, разрабатывать новые технологии и новые услуги и принимать любые инновационные методы управления;

- развивать новые направления деятельности в областях, связанных с железнодорожным бизнесом.

РАЗДЕЛ III Разграничение управления инфраструктурой и транспортных услуг

Статья 6

1. Государства-члены обязаны принять необходимые меры для обеспечения раздельного ведения счетов для деятельности, связанной с предоставлением транспортных услуг и деятельности, связанной с управлением железнодорожной инфраструктурой. Субсидии, выделенные для одной из этих двух областей деятельности, не могут быть перенесены на другую область.

Счета для обеих областей деятельности должны вестись таким образом, чтобы соблюдать этот запрет.

2. Государства-члены вправе также самостоятельно определять, требует ли такое разделение организации различных подразделений в рамках одного предприятия или инфраструктура передается в управление отдельной структуры.

Статья 7

1. Государства-члены обязаны принимать необходимые меры для развития их национальной железнодорожной инфраструктуры с учетом, при необходимости, общих потребностей Сообщества.

Они должны обеспечить надлежащую публикацию стандартов и правил безопасности и контролировать их соблюдение.

2. Государства-члены могут передавать железнодорожным предприятиям или любым другим управляющим компаниям ответственность за управление железнодорожной инфраструктурой и, в частности, за инвестирование, техническое обслуживание и финансирование в соответствии с техническими, коммерческими и финансовыми аспектами этого управления.



Статья 8

Управляющий инфраструктурой взимает плату за использование железнодорожной инфраструктуры, за которую он отвечает с железнодорожными предприятиями и международными группами, использующими эту инфраструктуру. По итогам консультации с управляющим государства-члены должны установить правила для определения этого сбора.

Плата с пользователей инфраструктуры рассчитывается таким образом, чтобы избежать какой-либо дискриминации между железнодорожными предприятиями, в частности, она может учитывать расстояние, состав поездов и конкретные требования с точки зрения скорости, нагрузки на ось, а также степень или период использования инфраструктуры.

РАЗДЕЛ IV Улучшение финансового положения

Статья 9

1. В отношении существующих железнодорожных предприятий, находящихся в собственности государства или контролируемых государством, государства-члены обязаны предусмотреть соответствующие механизмы, способствующие снижению задолженности этих предприятий до уровня, который не препятствует эффективному финансовому управлению, и улучшению их финансового положения.

2. С этой целью государства-члены могут принять необходимые меры, предусматривающие создание в рамках бухгалтерии этих предприятий отдельного подразделения по списанию задолженности.

Бухгалтерский баланс может включать, до момента их погашения, все кредиты, привлеченные предприятием как для финансирования инвестиций, так и на покрытие операционных расходов, возникающих в результате осуществления железнодорожных перевозок или управления железнодорожной инфраструктурой. Задолженность, связанная с деятельностью дочерних предприятий, не должна при этом учитываться.

3. Предоставляемая государствами-членами помощь по списанию задолженности, о которой говорится в настоящей статье, должна предоставляться в соответствии со статьями 77, 92 и 93 Договора о ЕЭС.

РАЗДЕЛ V Доступ к железнодорожной инфраструктуре

Статья 10

1. Международным группам должен предоставляться доступ и транзитные права в государствах-членах, где учреждены составляющие их железнодорожные предприятия, а также транзитные права в других государствах-членах, для осуществления международных перевозок между государствами-членами, где учреждены предприятия, составляющие указанные группы.

2. Железнодорожным предприятиям в соответствии со Статьей 2 предоставляется доступ на равных условиях к инфраструктуре других государств-членов с целью осуществления международных комбинированных грузовых перевозок.

3. Железнодорожные предприятия, осуществляющие международные комбинированные грузоперевозки, а также международные объединения должны заключать необходимые административные, технические и финансовые соглашения с руководителями используемой железнодорожной инфраструктуры, регулирующие вопросы управления движением и безопасности,



Проект финансируется
Европейским Союзом

IDEA II Транспортный диалог и взаимодействие сетей

TRT Trasporti e Territorio совместно с:
Panteia Group, Dornier Consulting, Луцким университетом

связанные с осуществлением международных транспортных услуг, упомянутых в пунктах 1 и 2. Условия, регулирующие такие соглашения, должны носить недискриминационный характер.



DORNIER
CONSULTING



Пилотная Дорожная карта
по правовому сближению
Риложение Пятый промежуточный отчет



15

Государство:		Дата:		
Ссылка на План действий:				
<p>ДИРЕКТИВА СОВЕТА 95/18/ЕС № ОТ 19 ИЮНЯ 1995 ГОДА о лицензировании железнодорожных предприятий. (ОЖ L 143, 27/06/1995, с. 0070 – 0074)</p> <p>Объект и цель регулирования: Настоящая Директива касается критериев, применимых к вопросу выдачи, возобновления лицензий или принятия поправок к ним со стороны государства-члена, распространяющихся на железнодорожные предприятия, которые учреждены или будут учреждены в Сообществе, при осуществлении ими услуг, упомянутых в Статье 10 Директивы 91/440/ЕЭС в соответствии с условиями, изложенными в этой статье.</p> <p>Лицензия действительна на всей территории Сообщества.</p>				
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>				
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве				
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)	
а)	б)	в)	г)	

Статья 2
В целях настоящей Директивы:
- «железнодорожное предприятие» означает любое государственное или частное предприятие, основным видом деятельности которого является предоставление услуг по перевозке грузов и / или пассажиров по железной дороге, осуществление которой возможно при предоставлении тяговой силы. Сюда также относятся предприятия, которые предоставляют только тяговую силу;
- «лицензия» означает выданное предприятию государством-членом разрешение, которое подтверждает его право осуществлять деятельность в качестве железнодорожного предприятия. Это разрешение может быть ограничено предоставлением конкретных видов услуг;
- «лицензирующий орган» означает орган, уполномоченный государством-членом выдавать лицензии;
- «городские и пригородные перевозки» - транспортные услуги, осуществляемые для удовлетворения транспортного спроса городов и городских агломераций, а также транспортного спроса на перевозки между такими городами или городскими агломерациями и прилегающими районами;



- «региональные перевозки» - транспортные услуги, осуществляемые для удовлетворения транспортных потребностей региона.

Статья 3

Каждое государство-член назначает орган, ответственный за выдачу лицензий и выполнение обязательств, налагаемых настоящей Директивой. Выдача лицензий осуществляется органом, который не предоставляет железнодорожные транспортные услуги самостоятельно и не зависит от предоставляющих их органов или предприятий.

РАЗДЕЛ II

Лицензии

Статья 4

Железнодорожное предприятие вправе обратиться за получением лицензии в том государстве-члене, в котором оно учреждено.

2. Государства-члены не должны выдавать лицензии или продлевать срок их действия, если требования настоящей Директивы не выполняются.

3. Железнодорожным предприятиям, отвечающим требованиям настоящей Директивы, разрешается получать лицензию.

4. Ни одно железнодорожное предприятие не допускаются к предоставлению железнодорожных транспортных услуг, упомянутых в настоящей Директиве, если ему не была выдана лицензия на предоставление соответствующих услуг.

Тем не менее, такая лицензия сама по себе не дает ее получателю права на доступ к железнодорожной инфраструктуре.

5. Лицензия действительна на всей территории Сообщества.

Статья 5

1. Перед началом своей деятельности железнодорожное предприятие должно продемонстрировать лицензирующим органам государства-члена, что оно в состоянии в любой момент времени удовлетворить требования, касающиеся хорошей деловой репутации, финансовой состоятельности, профессиональной компетентности, и гарантировать свою гражданскую ответственность в соответствии с положениями Статей 6 – 9.

2. Для целей, указанных в параграфе 1, каждый заявитель должен предоставить всю необходимую информацию.

Статья 6



Государства-члены должны определить условия, при которых требование наличия хорошей репутации удовлетворяется, то есть железнодорожное предприятие-заявитель или лица, отвечающие за управление им:

- не были осуждены за серьезные уголовные преступления, включая преступления коммерческого характера,
- не были объявлены банкротами,
- не были осуждены за совершение серьезных нарушений определенных положений транспортного законодательства,
- не были осуждены за серьезное или неоднократное невыполнение обязательств в рамках социального и трудового законодательства, в том числе, обязательств в рамках законодательства об охране труда и здоровья, а также обязательств в рамках таможенного права, в случае если компания намеревается осуществлять трансграничные перевозки грузов, подлежащие таможенному контролю.

Статья 7

1. Требования, связанные с финансовой состоятельностью, считаются выполненными, если железнодорожное предприятие-заявитель может продемонстрировать, что оно в состоянии выполнять свои реальные и потенциальные обязательства, определенные на основе реалистичных предположений, в течение двенадцати месяцев.

2. Для целей, указанных в параграфе 1, каждый заявитель обязан предоставить, по меньшей мере, сведения, указанные в Разделе I Приложения.

Статья 8

Требования в отношении профессиональной компетентности выполняются, если железнодорожное предприятие-заявитель имеет или будет иметь управляющую организацию, которая обладает знаниями и / или опытом, необходимыми для осуществления безопасного и надежного оперативного контроля и надзора за видами операций, указанными в лицензии.

Статья 9

Железнодорожное предприятие должно быть надлежащим образом застраховано или принять равноценные меры для обеспечения, в соответствии с национальным и международным правом, его обязательств в случае аварий, в частности, в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты и третьих лиц.

РАЗДЕЛ III

Срок действия лицензии

Статья 10

1. Лицензия действительна до тех пор, пока железнодорожное предприятие выполняет обязательства, изложенные в настоящей Директиве. Однако лицензирующий орган может предусмотреть необходимость регулярного пересмотра лицензии, по меньшей мере, раз в пять лет.



2. Конкретные положения, регулирующие приостановление действия или аннулирование лицензии, могут быть включены в саму лицензию.

Статья 11

1. При наличии серьезных сомнений в том, что железнодорожное предприятие, которому была выдана лицензия, соответствует требованиям настоящей Директивы, и, в частности, положениям Статьи 5, лицензирующий орган вправе в любое время проверить фактическое выполнение железнодорожным предприятием этих требований.

Если лицензирующий орган убедился в том, что железнодорожное предприятие более не в состоянии удовлетворять требованиям Директивы, и, в частности, положениям Статьи 5, он должен приостановить действие лицензии или отозвать ее.

2. Если лицензирующим органом государства-члена было подтверждено, что имеются серьезные сомнения в отношении соблюдения требований, изложенных в настоящей Директиве, со стороны железнодорожного предприятия, которому лицензия была выдана лицензирующим органом другого государства-члена, он обязан известить об этом лицензирующий орган этого государства-члена.

3. Не умаляя действия параграфа 1, в случае если действие лицензии приостановлено или лицензия отозвана на основании несоблюдения требования о финансовой состоятельности, лицензирующий орган может предоставить временную лицензию в ожидании реорганизации железнодорожного предприятия при условии выполнения требований безопасности. Однако срок действия временной лицензии не должен превышать шести месяцев с момента ее выдачи.

4. В случае если железнодорожное предприятие не осуществляет операционной деятельности в течение шести месяцев или не начало осуществления операционной деятельности спустя шесть месяцев после выдачи лицензии, лицензирующий орган вправе принять решение о предъявлении лицензии на утверждение или ее действие должно быть приостановлено.

В отношении начала деятельности железнодорожное предприятие может ходатайствовать о продлении указанного срока с учетом специфики услуг, которые оно намерено предоставлять.

5. При наступлении изменений, влияющих на правовую ситуацию предприятия и, в частности, в случае слияния или присоединения, лицензирующий орган может принять решение о повторном предоставлении лицензии на утверждение. Соответствующее железнодорожное предприятие может продолжать свою деятельность, если лицензирующий орган не примет решения о том, что безопасность находится под угрозой, при наличии оснований для такого решения.

6. Если железнодорожное предприятие намерено существенно расширить или изменить свою деятельность, его лицензия должна быть представлена в лицензирующий орган для пересмотра.

7. Лицензирующий орган не должен допускать сохранения железнодорожным предприятием, в отношении которого инициирована процедура банкротства или аналогичная процедура, его лицензии, если лицензирующий орган убежден в том, что нет реальных оснований ожидать удовлетворительной финансовой реструктуризации предприятия в течение разумного периода времени.

8. В случае если лицензирующий орган выдает, приостанавливает, отзывает или изменяет лицензию, заинтересованное государство-член должно немедленно проинформировать об этом Комиссию. Комиссия обязана незамедлительно проинформировать другие государства-члены.

Статья 12

1. В дополнение к требованиям настоящей Директивы, железнодорожное предприятие должно также выполнять нормы национального законодательства и нормативные положения, совместимые с законодательством Сообщества и применяемые на недискриминационной основе, в частности:

(а) специальные технические и эксплуатационные требования к железнодорожным перевозкам;



<p>(b) требования безопасности в отношении персонала, подвижного состава и внутренней организации предприятия;</p> <p>(c) положения, касающиеся здоровья, безопасности, социальных условий и прав работников и потребителей;</p> <p>(d) требования, применимые ко всем предприятиям в соответствующем секторе железнодорожного транспорта, деятельность которых предполагает предоставление льгот и защиты для потребителей.</p>
<p>2. Железнодорожное предприятие вправе в любое время обратиться к Комиссии с запросом в отношении совместимости требований национального законодательства с законодательством Сообщества. Оно также вправе запросить Комиссию о том, применяются ли такие требования на недискриминационной основе. Если Комиссия посчитает, что положения настоящей Директивы не были выполнены, она должна представить свое мнение касательно корректной интерпретации Директивы без ущерба для Статьи 226 Договора.</p>
<p><i>Статья 13</i></p>
<p>Железнодорожные предприятия должны соблюдать соглашения в отношении международных железнодорожных перевозок, действующие в государствах-членах, в которых они осуществляют свою деятельность. Кроме того, они должны соблюдать соответствующее таможенное и налоговое законодательство.</p>
<p><i>РАЗДЕЛ IV</i></p>
<p>Переходный период</p> <p><i>Статья 14</i></p>
<p>Железнодорожным предприятиям, осуществляющим железнодорожные перевозки, предоставляется переходный период сроком двенадцать месяцев по состоянию на дату окончания транспозиции в соответствии со Статьей 16(2) в целях соблюдения положений настоящей Директивы. Этот переходный период не распространяется на положения, которые способны повлиять на безопасность железнодорожных перевозок.</p>
<p><i>РАЗДЕЛ V</i></p>
<p>Заключительные положения</p> <p><i>Статья 15</i></p>
<p>1. Процедуры выдачи лицензий должны быть опубликованы в соответствующем государстве-члене, которое, в свою очередь, обязано проинформировать об этом Комиссию.</p> <p>2. Лицензирующий орган принимает решение по заявке, по возможности, в максимально короткий срок, но не превышающий трех месяцев с момента предоставления соответствующих сведений, в частности, указанных в Приложении, на основании всей имеющейся информации. Решение должно быть доведено до железнодорожного предприятия-заявителя. В случае отказа должны быть указаны основания для такого решения.</p> <p>3. Государства-члены должны принимать меры для обеспечения возможности рассмотрения решений лицензирующего органа в судебном порядке.</p>
<p><i>Статья 16</i></p>
<p>1. По прошествии двух лет применения настоящей Директивы Комиссия должна представить Совету отчет о ее применении, в случае необходимости, включающий предложения относительно дальнейших действий Сообщества. Особое внимание в отчете должно быть уделено возможностям расширения</p>



сферы применения Директивы.
2. Государства-члены должны принять законы, постановления и административные положения, необходимые для выполнения требований настоящей Директивы, в течение двух лет с даты ее вступления в силу. Они должны незамедлительно проинформировать об этом Комиссию.
3. Принятие государствами-членами таких положений должно сопровождаться ссылкой на данную Директиву, либо такая ссылка должна быть предоставлена на момент их официальной публикации. Способы предоставления такой ссылки устанавливаются государствами-членами.
<i>Статья 17</i>
Настоящая Директива вступает в силу со дня ее опубликования в Официальном журнале Европейского Сообщества.
<i>Статья 18</i>
Настоящая Директива адресована государствам-членам.
ПРИЛОЖЕНИЕ
I. Особые сведения, упомянутые в Статье 7 (2)
1. Финансовая состоятельность проверяется на основании годовой отчетности предприятия или, если предприятие-заявитель не может представить годовую отчетность, на основании бухгалтерского баланса. Должны быть предоставлены подробные сведения, в частности, в отношении следующих аспектов: (a) имеющиеся средства, в том числе, остатки на банковских счетах, заложенные овердрафтные кредиты и займы; (b) средства и активы, имеющиеся в качестве обеспечения; (c) оборотный капитал; (d) существенные расходы, в том числе, расходы на приобретение транспортных средств, земельных участков, зданий, сооружений и подвижного состава; (e) обременение активов предприятия.
2. В частности, предприятие-заявитель считается финансово несостоятельным, если в результате его деятельности образуется значительный недобор налогов или отчислений в фонды социального страхования.
3. Лицензирующий орган может, в частности, потребовать представления аудиторского отчета и подтверждающих документов из банка, государственного сберегательного банка, бухгалтера или аудитора. Эти документы должны включать информацию по вопросам, упомянутым в параграфе 1.



16

Государство:		Дата:	
Ссылка на план действий:			
<p>ДИРЕКТИВА № 2001/14/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ОТ 26 ФЕВРАЛЯ 2001 ГОДА о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификации безопасности. (ОЖ, L 75, 15.3.2001, с. 29–46)</p> <p>Объект и цель регулирования:</p> <p>Настоящая Директива касается принципов и процедур, которые должны применяться в связи с формированием и взиманием сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и распределением пропускной способности железнодорожной инфраструктуры.</p> <p>Действие данной Директивы распространяется на использование железнодорожной инфраструктуры при осуществлении внутренних и международных железнодорожных перевозок.</p>			
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>			
Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве			
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)
а)	б)	в)	г)

<p><i>Статья 2 Определения</i></p> <p>Для целей настоящей Директивы:</p> <p>а) «распределение» означает распределение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры управляющим этой инфраструктурой;</p> <p>б) «претендент» - это лицензированное железнодорожное предприятие и/или международная группа железнодорожных предприятий, а в государствах-членах, предусматривающих такую возможность, иные лица и/или юридические лица, осуществляющие общественные услуги или имеющие коммерческий интерес в вопросе распределения пропускной способности, а также органы государственной власти в соответствии с Регламентом (ЕЭС) №1191/69, транспортные организации, экспедиционные агентства и смешанные перевозчики, осуществляющие железнодорожные транспортные операции на соответствующих территориях;</p> <p>в) «перегруженная инфраструктура» означает участок железнодорожной инфраструктуры, для которого потребность в пропускной способности не может быть полностью удовлетворена в течение</p>
--



определенных периодов даже после согласования различных запросов на пропускную способность;
d) «план по увеличению пропускной способности» означает меры или ряд мер с графиком их имплементации, целью которых является уменьшение напряженности пропускной способности, которая привела к определению участка железнодорожной инфраструктуры как «перегруженного»;
e) «согласование» означает процесс, в котором орган по распределению пропускной способности и претенденты предпринимают попытку разрешить ситуацию конфликта интересов относительно пропускной способности инфраструктуры;
f) «рамочное соглашение» означает имеющее обязательную юридическую силу общее соглашение на основании публичного или частного права, устанавливающее права и обязанности претендентов и управляющих инфраструктурой или распределяющего органа в отношении подлежащей распределению пропускной способности инфраструктуры, а также взимаемых в течение одного рабочего периода сборов;
g) «пропускная способность инфраструктуры» означает возможность составления расписания движения по железнодорожным путям через единицу инфраструктуры за единицу времени;
h) «управляющий инфраструктурой» - это физическое лицо или организация, ответственные, в частности, за создание и обслуживание железнодорожной инфраструктуры. Это также может включать управление контролем над инфраструктурой и системой безопасности. Функции управляющего инфраструктурой сети или ее части могут быть разделены между различными органами или предприятиями;
i) «сеть» означает всю железнодорожную инфраструктуру, находящуюся в управлении управляющего инфраструктурой и/или принадлежащую ему;
j) «положение об инфраструктуре» означает положение, в котором подробно устанавливаются общие правила, сроки, процедуры и критерии относительно систем взимания сборов и распределения пропускной способности. Оно может также содержать другую необходимую информацию, обеспечивающую возможность реализации пропускной способности инфраструктуры;
k) «железнодорожное предприятие» означает государственное или частное предприятие, лицензированное в соответствии с действующим законодательством Сообщества, основной коммерческой деятельностью которого является предоставление услуг по перевозке грузов и/или пассажиров по железной дороге, осуществление которой возможно при предоставлении тяговой силы. Сюда также относятся предприятия, которые предоставляют только тяговую силу;
l) «маршрут» означает пропускную способность, необходимую для перемещения поезда между двумя пунктами за данный промежуток времени;
m) «рабочее расписание» означает данные, определяющие движения всех запланированных поездов и подвижных составов в рамках, рассматриваемой инфраструктуры за определенный период времени;
<i>Статья 3 Положение об инфраструктуре</i>
1. Управляющий инфраструктурой должен, после согласования с заинтересованными сторонами, разработать и опубликовать положение об инфраструктуре , предоставляемое за плату, не превышающую стоимости публикации данного положения.
2. Положение об инфраструктуре определяет сущность инфраструктуры, которая доступна для железнодорожных предприятий. Оно должно содержать информацию, устанавливающую условия доступа к настоящей железнодорожной инфраструктуре. Содержание положения об инфраструктуре приведено в



Приложения I.
3. Положение об инфраструктуре должно быть актуальным. В случае необходимости, в него вносятся изменения.
4. Положение об инфраструктуре должно быть опубликовано не менее чем за четыре месяца до окончания срока подачи заявок на предоставление пропускной способности инфраструктуры.
<i>ГЛАВА II СБОРЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ</i>
<i>Статья 4 Установление, определение и взимание сборов</i>
1. Государства-члены могут устанавливать схему взимания сборов, принимая во внимание принцип независимости управления, установленный в Статье 4 Директивы 91/440/ЕЭС.
С соблюдением упомянутого условия о независимости управления, государства-члены также должны установить особые правила взимания сборов или делегировать данные полномочия управляющему инфраструктурой. Определение сборов за пользование инфраструктурой и взимание данных сборов должно производиться управляющим инфраструктурой.
2. В случае если управляющий инфраструктурой в силу своей правовой формы, организации или механизмов принятия решений не является независимым от железнодорожного предприятия, функции, описанные в настоящей Главе, а также взимание сборов должны осуществляться подразделением по сборам, которое не зависит ни от какого железнодорожного предприятия по своей юридической форме, организации и механизмам принятию решения.
5. Управляющие инфраструктурой должны обеспечить соответствие принципам равенства и отсутствия дискриминации при взимании сборов с различных железнодорожных предприятий, которые оказывают услуги равнозначного характера в аналогичном секторе рынка, а также соответствие фактически применяемых сборов требованиям правил, установленных в Положении об инфраструктуре.
6. Управляющий инфраструктурой или орган взимания сборов должны соблюдать конфиденциальность коммерческой информации, предоставленной претендентами.
<i>Статья 5 Услуги</i>
1. Железнодорожные предприятия, при соблюдении принципа отсутствия дискриминации, должны иметь право на минимальный пакет доступа и возможности использования путей для доступа к сервисным объектам, указанным в Приложении II. Услуги, упомянутые в пункте 2 Приложения II, должны быть предоставлены в недискриминационном порядке, а запросы железнодорожных предприятий могут быть отклонены только в случае наличия в рыночной среде конкурентоспособных альтернатив. Если услуги не предлагаются одним управляющим инфраструктурой, поставщик «основной инфраструктуры» должен приложить все возможные усилия, чтобы содействовать предоставлению этих услуг.
<i>Статья 6 Затраты на инфраструктуру и счета</i>
1. Государства-члены должны установить условия, включая при необходимости авансовые выплаты, чтобы обеспечить при обычных условиях ведения бизнеса и за разумный период времени, по крайней мере, сбалансированность доходов на счетах управляющего инфраструктурой от сборов за пользование инфраструктурой, прибыли от другой коммерческой деятельности и государственного финансирования, с одной стороны, и расходов на инфраструктуру, с другой стороны.
5. Должен быть разработан метод распределения расходов. Государства-члены вправе потребовать



предварительного одобрения. Этот метод должен время от времени адаптироваться к лучшей международной практике.

Статья 7 Принципы взимания сборов

1. Сборы за пользование железнодорожной инфраструктурой должны выплачиваться управляющему инфраструктурой и использоваться для финансирования его бизнеса.

3. Сборы за минимальный пакет доступа и возможность передвижения по путям к сервисным объектам должны устанавливаться без ущерба действию пунктов 4 или 5 Статьи 8 на уровне затрат, возникающих непосредственно в результате предоставления железнодорожных услуг.

4. Сбор за пользование железнодорожной инфраструктурой может включать сбор, отражающий дефицит пропускной способности определенного сегмента инфраструктуры в течение периодов перегруженности.

Статья 11 Показатели эффективности

1. Системы взимания сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой должны посредством показателей эффективности стимулировать железнодорожные предприятия и управляющего инфраструктурой минимизировать перебои и улучшать производительность железнодорожной системы. Это может включать штрафы за действия, препятствующие работе сети, компенсации предприятиям, пострадавшим от простоя, и бонусы за показатели эффективности, оказавшиеся лучше запланированных.

2. Основные принципы показателей эффективности должны применяться во всей системе

Статья 12 Резервные сборы

Управляющие инфраструктурой могут взимать соответствующий сбор за предоставление запрошенной, но не используемой пропускной способности. Такой сбор призван обеспечивать мотивацию для эффективного использования пропускной способности.

Управляющий инфраструктурой должен всегда быть в состоянии предоставить информацию любой заинтересованной стороне относительно пропускной способности инфраструктуры, которая была распределена между пользователями - железнодорожными предприятиями.

ГЛАВА III РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Статья 13 Права на пропускную способность

1. Пропускная способность инфраструктуры должна быть распределена управляющим инфраструктурой, и, будучи закрепленной за одним претендентом, она не может быть передана получателем другому предприятию или под другую услугу.

Любая торговля в области пропускной способности инфраструктуры должна быть запрещена и должна вести к исключению из дальнейшего распределения пропускной способности.

2. Право пользования особой пропускной способностью инфраструктуры в форме маршрута поезда может быть предоставлено претенденту на максимальный срок, равный сроку действия рабочего расписания.

3. Содержание соответствующих прав и обязанностей между управляющими инфраструктурой и претендентами относительно любого распределения пропускной способности должно быть определено в договорах или законодательных актах.

Статья 14 Распределение пропускной способности

1. Государства-члены могут закрепить основы распределения пропускной способности, не нарушая при



этом принципа независимости управления, установленного в Статье 4 Директивы 91/440/ЕЭС. Должны быть разработаны конкретные правила распределения пропускной способности. Управляющий инфраструктурой должен осуществлять процесс распределения пропускной способности. В частности, управляющий инфраструктурой должен обеспечивать распределение пропускной способности инфраструктуры, исходя из принципов справедливости и недискриминационности, а также в соответствии с законодательством Сообщества.

2. Если управляющий инфраструктурой по своей правовой форме, организации или механизму принятия решений зависим от каких-либо железнодорожных предприятий, то функции, указанные в пункте 1 и в настоящей Главе, должны выполняться органом по распределению пропускной способности, не зависимым по своей правовой форме, организации и механизмам принятия решений.

Статья 23 Внеплановые запросы

1. Управляющий инфраструктурой должен отвечать на внеплановые запросы относительно индивидуальных маршрутов так быстро, насколько это возможно, в срок, не превышающий 5 рабочих дней. Информация, предоставляемая относительно наличия дополнительной пропускной способности, должна быть доступна всем претендентам, желающим ее использовать.

2. Управляющие инфраструктурой должны в случае необходимости проводить оценку потребности в дополнительной пропускной способности и учитывать ее при формировании окончательного рабочего расписания, чтобы иметь возможность быстро реагировать на внеплановые запросы пропускной способности. Это правило также должно применяться в случае перегруженности инфраструктуры.

Статья 27 Использование маршрутов

1. В частности, в случае перегруженности инфраструктуры управляющий может потребовать отказа от маршрута, который в течение одного месяца использовался меньше установленного в положении об инфраструктуре порогового значения квоты, если это не было связано с неэкономическими причинами, не зависящими от оператора.

2. Управляющий инфраструктурой может установить в Положении об инфраструктуре условия, в соответствии с которыми будет учитываться уровень использования маршрутов за предыдущие периоды с целью определения приоритетов в процессе распределения.

Статья 28 Пропускная способность для планового обслуживания

1. Запросы на пропускную способность инфраструктуры для осуществления технического обслуживания должны подаваться в течение процесса составления расписания.

2. Управляющий инфраструктурой должен принять во внимание влияние пропускной способности, зарезервированной для планового обслуживания, на претендентов.

ГЛАВА IV ОБЩИЕ МЕРЫ

Статья 30 Регулятивный орган

1. Без ущерба действию Статьи 21(6) государства-члены обязаны учредить регулятивный орган. Этот орган, которым может быть Министерство по вопросам транспорта или иной орган, должен быть независимым по своей организации, финансированию, правовой структуре и механизмам принятия решений от управляющего инфраструктурой, органов по взиманию сборов и распределению пропускной способности, а также от претендентов.

2. Претендент должен иметь право подать жалобу в регулятивный орган, если он считает, что его запрос был несправедливо обработан, что он претерпел дискриминацию или его права были иным образом ущемлены управляющим инфраструктурой или железнодорожным предприятием. Данное право касается:



a) положения об инфраструктуре;
b) критериев, содержащихся в нем;
c) процесса распределения и его результатов;
d) схемы взимания сборов;
e) уровня или структуры сборов за пользование инфраструктурой, которые взимаются или планируются в будущем;
f) сертификата безопасности, обеспечения соблюдения и контроля норм и правил безопасности.
3. Регулятивный орган должен гарантировать, что сборы, установленные управляющим инфраструктурой, соответствуют положениям Главы II и являются недискриминационными. Переговоры претендентов с управляющими инфраструктурой относительно уровня сборов за пользование инфраструктурой возможны в случае, если они проходят под руководством регулятивного органа. Регулятивный орган имеет право вмешаться в ситуацию в том случае, если переговоры могут нарушить требования настоящей Директивы.
4. Регулятивный орган должен иметь достаточно полномочий для того, чтобы сделать запрос на получение информации от управляющего инфраструктурой, претендентов или любой другой третьей стороны, имеющей отношение к делу, включая государство-член. Информация должна быть предоставлена без каких-либо задержек.
5. Регулятивный орган обязан исправить ситуацию не позднее чем через два месяца с момента получения всей информации.
Несмотря на пункт 6, решение регулятивного органа должно носить обязательный характер для всех сторон, которых оно затрагивает.
В случае обжалования отказа на предоставление пропускной способности или обжалования условий предложения на предоставление пропускной способности регулятивный орган должен либо подтвердить отсутствие необходимости изменения решения управляющего инфраструктурой, либо необходимость изменения такого решения в соответствии с указаниями, вынесенными данным регулятивным органом.
6. Государства-члены должны принимать необходимые меры для обеспечения того, чтобы решения, принимаемые регулятивным органом, подлежали судебному пересмотру.
<i>Статья 32 Сертификация безопасности</i>
1. Механизмы сертификации безопасности для железнодорожных предприятий, которые учреждены или будут учреждены в Сообществе, а также международных групп, которые они образуют, должны соответствовать положениям настоящей статьи.
2. Государства-члены должны предусмотреть на своих территориях выдачу сертификатов безопасности, в которых изложены требования безопасности железнодорожных предприятий, чтобы обеспечить безопасное обслуживание на соответствующих маршрутах.



17

Государство:		Дата:		
Ссылка на План действий:				
<p>ДИРЕКТИВА СОВЕТА № 92/106/ЕЕС ОТ 7 ДЕКАБРЯ 1992 ГОДА о разработке общих правил для отдельных видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами. (ОЖ Д 368, 17.12.1992, с 38-42)</p> <p>Объект и цель регулирования:</p> <p>Настоящая Директива применяется к операциям по комбинированным перевозкам, без ущерба для действия Регламента (ЕЭС) № 881/92</p>				
<p>Название национального правового акта</p> <p>Объект и цель регулирования</p>				
<p>Наличие положений законодательства ЕС (вторичных источников права) в национальном законодательстве</p>				
Основные положения правового акта ЕС	Да	Нет	Примечания (противоречие)	
а)	б)	в)	г)	

<p><i>Статья 1</i></p> <p>Для целей настоящей Директивы, «комбинированная перевозка» означает перевозку грузов между государствами-членами ЕС, в рамках которых грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, с тягачом или без такового, либо их комбинация или контейнер размером 20 футов или более на начальном или конечном отрезке пути использует автомобильную дорогу, а на остальном этапе - железную дорогу, внутренние водные пути или морские пути, если какой-либо из этапов, за исключением автомобильной дороги, превышает 100 километров по прямой;</p> <p>- в рамках комбинированной перевозки начальный (конечный) этап перевозки осуществляется по автомобильной дороге между местом погрузки (разгрузки) груза и ближайшей подходящей для погрузки (разгрузки) груза железнодорожной станцией или</p> <p>- в радиусе, не превышающем 150 километров по прямой линии от порта внутренних водных путей или морского порта, где осуществляется погрузка (разгрузка) груза.</p>
<p><i>Статья 2</i></p> <p>Каждое из государств-членов до 1 июля 1993 года должно освободить комбинированные транспортные</p>



операции, упомянутые в Статье 1, от всех систем квот и систем авторизации.

Статья 3

В случае осуществления комбинированных перевозок по найму или за вознаграждение, транспортный документ, соответствующий, по меньшей мере, требованиям, изложенным в Статье 6 Регламента Совета № 11 от 27 июня 1960 года об упразднении дискриминации в области транспортных тарифов и условий, и в осуществление Статьи 79 (3) Договора о создании Европейского экономического сообщества (6), также должен содержать сведения о железнодорожных станциях погрузки и разгрузки, связанных с железнодорожным отрезком пути, или внутренних водных портах погрузки и разгрузки, связанных с внутренним водным отрезком пути, или морских портах погрузки и разгрузки, связанных с морским отрезком пути. Эти данные должны записываться до начала осуществления перевозки и подтверждаться штампом соответствующей железнодорожной или портовой администрации на железнодорожных станциях или внутренних водных или морских портах, после того как соответствующая часть путешествия по железной дороге, по внутренним водным или морским путям была завершена.

Статья 4

Все перевозчики, зарегистрированные в государстве-члене, которые отвечают условиям допуска к профессии и доступа к рынку грузовых перевозок между государствами-членами, имеют право осуществлять, в контексте комбинированных перевозок между государствами-членами, начальный и / или конечный отрезок автомобильных перевозок, которые являются неотъемлемой частью комбинированной перевозки и которые могут включать или не включать пересечение границы.

Статья 6

1. Государства-члены обязаны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы налоги, перечисленные в Пункте 3, применимые к автотранспортным средствам (грузовикам, тягачам, прицепах или полуприцепам), участвующим в комбинированных перевозках, уменьшались или возмещались либо на стандартную величину или в зависимости от того, какую долю в рамках всего путешествия такие транспортные средства предпринимают по железной дороге, в пределах и в соответствии с условиями и правилами, которые государства-члены должны установить после консультации с Комиссией.

Сокращение или компенсация, упомянутые в первом абзаце, должны предоставляться государством, в котором соответствующее транспортное средство зарегистрировано, с учетом железнодорожных поездок, осуществленных в этом государстве.

Государства-члены вправе, однако, предоставлять такие сокращения или компенсации на основе железнодорожных поездок, осуществленных частично или полностью за пределами государства, в котором транспортное средство зарегистрировано.

2. Без ущерба для положений, вытекающих из возможной реорганизации национальных систем налогообложения для коммерческих транспортных средств на уровне Сообщества, транспортные средства, используемые исключительно для фидерных или конечных автомобильных перевозок в рамках комбинированных перевозок, могут быть освобождены, если они облагаются налогом отдельно, от налогов, перечисленных в пункте 3.

Статья 7

Если прицеп или полуприцеп, принадлежащий предприятию, осуществляющему транспортные операции за свой счет, используется на заключительном этапе с тягачом, принадлежащим предприятию, осуществляющему перевозки по найму или за вознаграждение, такая транспортная операция



освобождается от представления документа, предусмотренного в Статье 3. Однако должен быть предоставлен другой документ, свидетельствующий о пройденном или планируемом прохождении пути по железной дороге, по внутренним водным или морским путям.

Статья 8

Начальный или конечный этап пути, осуществляемый автомобильным транспортом, образуя часть комбинированных перевозок, должен быть освобожден от обязательного тарифного регулирования.

Опубликовано в декабре 2015 года

Данная публикация была осуществлена при содействии Европейского Союза.
За содержание данной публикации несет ответственность TRT Trasporti e Territorio
совместно с партнерами по Консорциуму -
Panteia Group, Dornier Consulting GmbH и Луцким университетом,
и оно ни в коей мере не отражает точку зрения Европейского Союза.

