



Постоянное представительство IRU в России и СНГ

TRANS *Lex*™

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



С 1948 г.

Правовое регулирование
автотранспортной деятельности
в Европейском Союзе

Постоянное представительство в России и СНГ

Москва, Центр международной торговли,
Краснопресненская набережная, 12, подъезд 6, офис 417

Тел.: +7-095-258 17 59
Факс: +7-095-258 17 60
Веб сайт: www.iru-cis.ru



©2003 IRU I-0038-1(r)

ИНГОСТРАХ
Ingostrakh

IRU Международный Союз
Автомобильного
Транспорта



КОЛЛЕГИЯ АДВОКАТОВ

*“Адвокатский
Клуб”*

ЮРИДИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ:

- ♦ консультирование по таможенному, административному, международному законодательству, по вопросам ВЭД, таможенному делу и экономическим спорам;
- ♦ составление проектов внешнеторговых договоров, договоров на международную перевозку, юридическое заключение по действующим внешнеторговым договорам или их отдельных положений;
- ♦ участие в переговорах;
- ♦ организация страхования ответственности для таможенных перевозчиков и грузовладельцев;

ЮРИДИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ ДОВЕРИТЕЛЯ:

- ♦ защита и представление интересов доверителя на любой стадии административного или судебного производства;
- ♦ представление интересов доверителя в государственных учреждениях;

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

- ♦ признание недействительными постановления таможенных органов РФ по делам об административных правонарушениях в судебном порядке;
- ♦ признание незаконными действий таможенных органов РФ по корректировке таможенной стоимости;
- ♦ признание незаконными действий таможенных органов РФ по взысканию неуплаченных таможенных платежей;
- ♦ сопровождение деятельности участников ВЭД;
- ♦ договорное правовое обслуживание;
- ♦ ведение дел в Арбитражных судах и судах общей юрисдикции РФ, государственных и третейских судах стран ЕС, а также международных специализированных судах.

СТРАХОВАНИЕ

ТРАНСПОРТНЫХ РИСКОВ И ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Мы предлагаем:

СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ:

- автоперевозчиков
- экспедиторов
- портов и стивидоров
- терминалов и складов

СТРАХОВАНИЕ:

- грузов
- контейнеров
- имущества
- железнодорожного подвижного состава

Управление Страхования Транспортных операторов:

Тел.: +7 (095) 234-3614
Факс: +7 (095) 234-3600
e-mail: aromanov@ingos.ru

Управление Страхования грузов:

Тел.: +7 (095) 234-3613
Факс: +7 (095) 234-3611
e-mail: apurehov@ingos.ru

Наш адрес:

Россия, 127055, Москва,
ул. Лесная, д. 41
www.ingos.ru
Лиц. 4064Д МФ РФ

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh
ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ, ВСЕГДА.

191040, г.Санкт-Петербург,
Лиговский пр., д.61, лит. «Б»
тел.: (812) 340-20-41

e-mail: shashin2001@mail.ru
e-mail: lawyers_club@mail.ru

Постоянное представительство IRU в России и СНГ

ЦЕНТР ПРАВОВОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Правовое регулирование автотранспортной деятельности в Европейском Союзе

Неофициальный сокращенный перевод
с английского языка
директив и постановлений ЕС

МОСКВА, 2003

А.В. Колик
заместитель Министра транспорта Российской Федерации,
Руководитель службы «Росавтотранс»

Министерство транспорта России приветствует выход в свет сборника материалов «Правовое регулирование автотранспортной деятельности в Европейском Союзе».

Автомобильные перевозки в России динамично развиваются. Растет доля автомобильного транспорта в объемах транспортной работы, в отрасль приходят тысячи предпринимателей.

Для дальнейшего развития автомобильного транспорта чрезвычайно актуален вопрос совершенствования его правовой базы, которая не вполне отвечает современным экономическим условиям. Наряду с проектом Устава автомобильного транспорта, разработка которого практически завершена, отрасли нужен рамочный закон, который определит общие условия осуществления автотранспортной деятельности, правовой статус операторов, взаимоотношения органов управления и субъектов рынка автотранспортных услуг. Важная работа ведется также по подготовке базовых правовых актов в области городского общественного транспорта.

В этой связи изучение опыта ЕС в области правового регулирования автотранспортной деятельности представляется чрезвычайно ценным. Важно, что сборник содержит самую широкую гамму правовых актов, регламентирующих, помимо допуска на рынок и выполнения перевозок, такие вопросы, как гармонизация налогообложения, условия предоставления государственной поддержки, правила конкуренции и целый ряд других.

Издание будет полезно и тем, кто занимается совершенствованием автотранспортного законодательства, и практикам автомобильного транспорта.



В. И. Щербаков
Генеральный директор ОСАО «Ингосстрах»

Неоспоримый профессионализм российских автотранспортников позволяет достойно представлять россиян на дорогах Европы и Азии и способствует укреплению общеэкономических позиций страны на мировом рынке. В большой степени именно благодаря автоперевозчикам Россия заняла достойное место в международной системе транспортных коммуникаций.

Трудно переоценить практическую ценность данной книги, которая позволит участникам международных автоперевозок уверенно ориентироваться в вопросах правового регулирования автотранспортной деятельности ЕС.

«Ингосстрах» уже более полувека тесно сотрудничает с предприятиями транспортного комплекса и грузовладельцами, и мы надеемся на продолжение и укрепление наших взаимоотношений. «Ингосстрах» впредь готов обеспечивать российских транспортников надежной страховой защитой, соответствующей мировым стандартам. Применение знаний, полученных благодаря этой книге, безусловно, поможет страховщикам эффективно защищать интересы своих клиентов.



Ирэн Коммо

Генеральный директор Европейского делового клуба в России

Зарубежные деловые круги с большой заинтересованностью следят за эволюцией российской экономики. Важнейшая роль грузового и пассажирского автомобильного транспорта в обеспечении успешного развития экономики любой страны отмечалась уже не раз. А успешное развитие автотранспорта во многом определяется наличием современной законодательной базы отрасли.

Если Европа на сегодня является лидером в развитии автотранспортного законодательства, то в России законотворческая деятельность в этой отрасли только начинается. Поэтому, на наш взгляд, появление сборника «Правовое регулирование автотранспортной деятельности в ЕС» может помочь российским законодателям в определении основных направлений работы в области автотранспортного законодательства. Кроме того, выход данного сборника представляется существенным шагом в направлении гармонизации законодательства в области автотранспорта стран ЕС и России.

Анализ европейского законодательства в области автотранспорта и развитие нормативно-правовой базы этого сектора российской экономики, несомненно, будет способствовать повышению эффективности автотранспортной отрасли и подъему внешнеторговой деятельности России.



СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	9
ДОПУСК К ПРОФЕССИИ	
Директива Европейского Парламента и Совета ЕС №2003/59/ЕС от 15 июля 2003 г. «О базовой квалификации и периодической переподготовке водителей некоторых автотранспортных средств, занятых в перевозке товаров или пассажиров, дополняющая Правила Совета Европы (ЕЕС) №3820/85, а также Директиву Совета Европы №91/439/ЕЕС и отменяющая Директиву Совета Европы №76/914/ЕЕС»	11
Директива Совета ЕС № 96/26/ЕС от 29 апреля 1996 года «О допуске к работе компаний, занимающихся автомобильными грузовыми и пассажирскими перевозками, а также о взаимном признании дипломов, сертификатов и других свидетельств профессиональной квалификации для оказания поддержки таким предприятиям в осуществлении своих прав на свободу проведения национальных и международных перевозок»	24
Директива Совета ЕС № 98/76/ЕС от 1 октября 1998 года «О дополнениях к Директиве № 96/26/ЕЕС о разрешении на деятельность грузовых и пассажирских перевозчиков, а также о взаимном признании дипломов, сертификатов и других свидетельств о квалификации с целью облегчить таким операторам право на свободное осуществление национальных и международных перевозок»	28
ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ. ДОСТУП НА РЫНОК	
Постановление Совета ЕС № 881/92 от 26 марта 1992 года «О перевозках товаров по автодорогам государств-членов ЕЭС или при пересечении территории одной или более стран»	31
Постановление Европарламента и Совета ЕС № 484/2002 от 1 марта 2002 года «О поправках к Постановлениям Совета ЕС №№ 881/92 и 3118/93 о введении водительских свидетельств»	34
Постановление Совета ЕС № 3118/93 от 25 октября 1993 года «Условия, при которых перевозчики-нерезиденты стран-членов ЕЭС могут осуществлять национальные автоперевозки на территории государств-членов ЕЭС»	37
Директива Совета ЕС № 84/647/ЕЕС от 19 декабря 1984 года «Об использовании арендованных автомобилей без водителей для перевозки грузов»	40
Постановление Совета ЕС № 3916/90 от 21 декабря 1990 года «О мерах на случай кризиса на рынке автоперевозок»	42
ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ. ДОСТУП НА РЫНОК	
Постановление Совета ЕС № 684/92 от 16 марта 1992 года «Об общих правилах международных пассажирских перевозок»	44
Постановление Совета ЕС № 11/98 от 11 декабря 1997 года «Дополнения к Постановлению ЕС № 684/92 об общих правилах для международных пассажирских автоперевозок»	48
Постановление Комиссии ЕС № 2121/98 от 2 октября 1998 года «Подробные правила применения Постановлений Совета ЕС №№ 684/92 и 12/98 в отношении документов для пассажирских автоперевозок»	51
Постановление Совета ЕС № 12/98 от 11 декабря 1997 года «Об условиях, при которых перевозчики-нерезиденты могут выполнять национальные пассажирские автоперевозки на территории государства-члена ЕЭС»	54

Постановление Совета ЕС № 1191/69 от 26 июня 1969 года «О действиях государств-членов ЕЭС в отношении обязанностей, вытекающих из концепции предоставления общественных услуг на автомобильном, железнодорожном и внутреннем речном транспорте»	57
Постановление Совета ЕС № 1893/91 от 20 июня 1991 года «О поправках к Постановлению № 1191/69 о действиях государств-членов ЕЭС в отношении обязанностей, вытекающих из концепции предоставления общественных услуг на автомобильном, железнодорожном и внутреннем речном транспорте»	60
ПРАВИЛА КОНКУРЕНЦИИ	
Постановление Совета ЕС № 1017/68 от 19 июля 1968 года «О применении правил конкуренции при перевозках по железным, автомобильным дорогам и по внутренним водным путям»	62
Директива Комиссии ЕС № 80/723/ЕЕС от 25 июня 1980 года «О прозрачности финансовых отношений между странами-членами ЕЭС и государственными предприятиями, а также финансовой прозрачности на некоторых предприятиях»	66
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА	
Постановление Совета ЕС № 1107/70 от 4 июня 1970 года «О предоставлении субсидий при перевозках по железным дорогам, автодорогам и внутренним водным путям»	69
ГАРМОНИЗАЦИЯ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ	
Директива Европейского Парламента и Совета ЕС № 1999/62/ЕС от 17 июня 1999 года «О сборах на большегрузные автомобили, используемые в определенных инфраструктурах»	71
Постановление Совета ЕС № 1108/70 от 4 июня 1970 года «О введении системы бухгалтерского учета расходов на инфраструктуру в автомобильном, железнодорожном и внутреннем речном транспорте»	74
Директива Совета ЕС № 92/82/ЕЕС от 19 октября 1992 года по сближению ставок акцизов на нефтепродукты	76
Директива Совета ЕС № 92/81/ЕЕС от 19 октября 1992 года «О гармонизации структуры акцизных сборов по нефтепродуктам»	78
ГАРМОНИЗАЦИЯ СОЦИАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ	
Директива Совета ЕС № 93/104/ЕЕС от 23 ноября 1993 года «О некоторых аспектах организации рабочего времени»	81
Директива Европейского Парламента и Совета ЕС № 2002/15/ЕС от 11 марта 2002 года «Об организации рабочего времени лиц, занимающихся автотранспортными перевозками»	85
Директива Совета ЕС № 88/599/ЕЕС от 23 ноября 1988 года «О стандартных процедурах проверки применения Постановления (ЕЕС) № 3820/85 о гармонизации некоторых социальных законодательств в отношении автотранспорта и Постановления (ЕЕС) № 3821/85 о записывающем оборудовании на автотранспорте»	88
Постановление Совета ЕС № 3821/85 от 20 декабря 1985 года «О записывающем оборудовании на автомобильном транспорте»	90
Директива Совета ЕС № 91/439/ЕЕС от 29 июля 1991 года «О водительских удостоверениях (правах)»	94
Директива Совета ЕС № 76/914/ЕЕС от 16 декабря 1976 года «О минимальном уровне подготовки водителей»	97

ТЕХНОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Директива Совета ЕС № 91/671/ЕЕС от 16 декабря 1991 года «О сближении законов стран-членов ЕЭС в отношении обязательного использования ремней безопасности в машинах массой менее 3,5 т»	99
Директива Совета ЕС № 92/6/ЕЕС от 19 октября 1992 года «Об установлении и использовании приборов для ограничения скорости на определенных категориях грузовых автомобилей ЕС» . . .	101
Директива Совета ЕС № 96/96/ЕС от 20 декабря 1996 года «О сближении законодательств стран-членов ЕЭС, касающихся проверок на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов»	103
Директива № 2000/30/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 6 июня 2000 года «О техническом осмотре на дорогах коммерческих автомобилей, используемых на территории Сообщества, на предмет их пригодности к эксплуатации»	108
Директива Совета ЕС № 89/459/ЕЕС от 18 июля 1989 года «О сближении законодательств государств-членов ЕЭС, касающихся глубины протектора покрышек для определенных категорий автомобилей и их прицепов»	111
Директива Совета ЕС № 96/53/ЕС от 25 июля 1996 года, устанавливающая максимально разрешенные размеры и вес для определенных автомобилей, выполняющих рейсы по территории ЕС	112

ТРАНСПОРТИРОВКА ЖИВОТНЫХ

Директива Совета ЕС № 91/628/ЕЕС от 19 ноября 1991 года «О защите животных во время транспортировки» и дополнения к Директивам 90/425/ЕЕС и 91/496/ЕЕС	119
--	-----

ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Директива Совета № ЕС 94/55/ЕС от 21 ноября 1994 года по сближению законодательств государств-членов ЕЭС по транспортировке опасных грузов по автомобильным дорогам	124
Директива Совета ЕС № 95/50/ЕС от 6 октября 1995 года «О единой процедуре проверки перевозок опасных грузов по автодорогам»	129
Директива Совета ЕС № 96/35/ЕС от 3 июня 1996 года «О назначении и профессиональной квалификации советников по безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным транспортом и по внутренним водным путям»	132
Постановление Совета ЕС № 259/93 от 1 февраля 1993 года «О надзоре и контроле за перевозкой отходов на территории, в или из Европейского Сообщества»	136

СТАТИСТИКА

Постановление Совета ЕС № 1172/98 от 25 мая 1998 года «О статистических отчетах при перевозке грузов по автодорогам»	147
--	-----

ОТНОШЕНИЯ С ТРЕТЬИМИ СТРАНАМИ: СОГЛАШЕНИЕ «ИНТЕРБАС»

Проект решения Совета ЕС «О заключении соглашения о международных нерегулярных перевозках пассажиров автобусами и туристическими междугородними автобусами» (Соглашение «Интербас»)	150
Предложения для Решения Совета ЕС «О заключении соглашения о международных нерегулярных перевозках пассажиров автобусами и туристическими междугородними автобусами» (Соглашение «Интербас»)	152

ПРЕДИСЛОВИЕ

Издание сборника материалов по правовому регулированию автотранспортной деятельности в Европейском Союзе на русском языке было вызвано неоднократными обращениями в постоянное представительство IRU в Москве организаций и предприятий автотранспорта из России и других стран СНГ с просьбой разъяснить те или иные положения законодательства Евросоюза, относящиеся к грузовым и пассажирским автоперевозкам.

Общеввропейское законодательство существенно отличается от нормативной базы Российской Федерации как по структуре, так и по принципам применения. Оно представляет собой набор постановлений и директив, издаваемых Европейским Парламентом, Советом ЕС и Комиссией европейских сообществ, которые в зависимости от сферы регулирования могут быть приняты одним из руководящих органов Европейского Союза или иметь форму совместных актов.

Система разработки, принятия и применения постановлений и директив в Европейском Союзе достаточно сложная и требует отдельного аналитического исследования. Данный сборник представляет собой первую попытку популяризации законодательства Евросоюза в области автотранспорта, но в его задачу не входит доскональное разъяснение принципов действия европейского законодательства. Также не ставилось целью собрать в одном сборнике абсолютно все законодательные акты, регулирующие автотранспортную отрасль.

Целью данного издания является первичное ознакомление участников автотранспортной деятельности с общими принципами подхода к правовому регулированию отрасли, практикуемыми в Европейском Союзе – важнейшем внешнеторговом партнере России и многих стран СНГ. В предлагаемой публикации собраны 40 основных нормативных актов, касающихся различных аспектов автотранспортной деятельности.

Данный сборник предназначен в помощь специалистам государственных учреждений, научных институтов, общественных организаций и юридических фирм России и других стран СНГ в их работе по гармонизации законодательной базы межгосударственных экономических сообществ. Он дает возможность ознакомиться с европейским опытом создания единого правового поля в одной из областей экономики целой группы государств с различными правовыми нормами и традициями.

Настоящий сборник не претендует на абсолютную идентичность перевода специальной фразеологии языка оригинала (английский) и безусловность толкования юридической терминологии, применяемой в представленных нормативных актах.

Необходимо также отметить, что далеко не все нормативные акты в этом сборнике приводятся полностью. Некоторые сложные и объемные статьи отдельных директив и постановлений, которые не имеют большого значения для автотранспортных операторов из стран СНГ, были сознательно опущены. С полным текстом всех директив, постановлений, резолюций и прочих официальных документов ЕС на европейских языках можно ознакомиться на сайте: www.europa.eu.int/eur-lex/ и в «Официальном журнале Европейского союза» (*The Official Journal of the European Union*).

Знакомство участников автотранспортной деятельности с правовыми актами Европейского Союза будет продолжено в ближайшем будущем. Мы считаем, что эта работа будет способствовать становлению адекватного, отвечающего требованиям времени законодательства в государствах-членах СНГ.

Центр правовой экспертизы

ДОПУСК К ПРОФЕССИИ

Директива Европейского Парламента и Совета ЕС №2003/59/ЕС от 15 июля 2003 г. «О базовой квалификации и периодической переподготовке водителей некоторых автотранспортных средств, занятых в перевозке товаров или пассажиров, дополняющая Правила Совета Европы (ЕЕС) №3820/85, а также Директиву Совета Европы №91/439/ЕЕС и отменяющая Директиву Совета Европы №76/914/ЕЕС»

Преамбула

Исходя из Договора о создании Европейского Экономического Сообщества и, в частности, статьи 71 Договора, на основании предложения, представленного Европейской Комиссией (1), согласно мнению, сформулированному Европейским экономическим и социальным комитетами (2), проведя консультации с Комитетом регионов, действуя в соответствии с процедурой, изложенной в Статье 251 Договора (3), Европейский Парламент и Совет Европейского Сообщества, притом, что:

- в статье 5(1), (2) и (4) Правил (ЕЕС) №3820/85 (4) установлено, что определенные категории водителей, занятых на автоперевозках товаров и пассажиров, в зависимости от возраста, категории транспортного средства, а также расстояния, на которое осуществляется перевозка, должны иметь сертификат профессиональной компетентности в соответствии с правилами Сообщества относительно минимального необходимого уровня подготовки для определенных категорий водителей автотранспорта. Минимальный уровень установлен Директивой 76/914/ЕЕС (5);

- в условиях, когда положения Правил (ЕЕС) №3820/85 касаются очень небольшого процента водителей и в настоящее время лишь небольшое число государств-членов требуют обязательной подготовки водителей, большинство водителей, занятых на перевозках на территории Сообщества, выполняют свою работу просто на основании наличия у них водительских удостоверений;

- для того, чтобы обеспечить условия, при которых водители будут соответствовать требованиям, возникшим на современном уровне развития автотранспортного рынка, правила Сообщества следует распространить на всех водителей, независимо от того, являются ли они частными перевозчиками или получают зарплату, имеют ли свой собственный счет или работают по найму или за вознаграждение;

- ввод в действие новых правил Сообщества имеет целью обеспечить, чтобы водитель по своей квалификации соответствовал бы стандартам, позволяющим выполнять работу по управлению транспортом;

- более конкретно, обязанность иметь базовую квалификацию и проходить периодическую подготовку имеет целью повысить уровень безопасности на дорогах и безопасности водителя, включая безопасность в ходе операций, выполняемых водителем в период остановки транспортного средства. Более того, современный характер профессии водителя должен пробуждать интерес молодых людей к этой профессии, что поможет в наборе новых водителей при нехватке рабочей силы;

- для того, чтобы предотвратить неравенство условий конкуренции, данная Директива должна распространяться на работу как граждан государства-члена, так и граждан третьих стран, которых нанимают или к услугам которых прибегают на предприятии, созданном в государстве-члене;

- для того, чтобы установить, выполняет ли водитель свои обязательства, государства-члены должны выдавать водителю сертификат профессиональной квалификации, в дальнейшем именуемый СПК, в котором отражена базовая квалификация или периодическая подготовка водителя;

- при наличии различий в системах, существующих в определенных государствах-членах,

государства-члены должны иметь возможность выбора из нескольких вариантов, с тем чтобы обеспечить выполнение требований по базовой квалификации;

- в целях поддержания водительской квалификации на должном уровне, ныне действующим водителям должно быть вменено в обязанность прохождение периодической переподготовки по совершенствованию профессиональных навыков;

- минимальные необходимые требования по базовой квалификации и периодической переподготовке касаются правил безопасности, которые водитель должен соблюдать в пути и при остановке транспортного средства. Развитие системы мер защиты при вождении, включая предупреждение опасности и предоставление права проезда другим пользователям автодороги, которое сопровождается рациональным расходом горючего, окажет положительное воздействие как на общество, так и на сам автотранспортный сектор;

- данная Директива не должна затрагивать прав, которые имеет водитель, обладающий водительскими правами, необходимыми для управления транспортом, еще до даты, установленной для получения СПК, удостоверяющего, что водитель обладает соответствующей базовой квалификацией или прошел периодическую подготовку;

- организацией подготовительных курсов для приобретения базовой квалификации или для периодической переподготовки могут заниматься только учебные центры, утвержденные компетентными властями государства-члена. В целях обеспечения надлежащего качества таких утвержденных центров компетентные власти должны установить систему критериев для их оценки, включая критерий устойчиво высокого уровня профессионализма;

- ответственными за организацию тестов, утвержденных для проверки базовой квалификации и результатов периодической переподготовки, должны быть не только компетентные власти государства-члена, но и любое назначенное ими учреждение. Учитывая важность данной Директивы с точки зрения безопасности на автодорогах, а также в деле обеспечения равенства условий конкуренции, компетентные органы государств-членов должны осуществлять контроль над упомянутыми тестами;

- государствам-членам надлежит установить, что первый этап периодической переподготовки должен быть завершен, с выдачей соответствующих СПК, в течение пяти лет либо с момента выдачи СПК, удостоверяющих наличие базовой квалификации, либо с момента истечения срока, установленного для определенных категорий водителей, в течение которого они могут заявить об имеющихся у них правах. Необходимо также обеспечить возможность сокращения или продления этих сроков. После первого курса периодической переподготовки обучения водитель должен проходить переподготовку каждые пять лет;

- для того, чтобы удостовериться, что водитель, который является гражданином государства-члена, обладает одним из СПК, установленных настоящей Директивой, и чтобы обеспечить взаимное признание различных СПК, государства-члены должны проставлять либо на водительских правах, либо на новой карточке водительской квалификации единый, установленный для этой цели индекс Сообщества вместе с указанием срока истечения действия этого индекса. Государства-члены признают указанную карточку, единая модель которой устанавливается настоящей Директивой. Эта карточка должна отвечать тем же требованиям защиты документа, что и водительские права, учитывая, насколько важны права, которые она предоставляет, для обеспечения безопасности на дорогах и равных условий конкуренции. Предоставленная государствам-членам возможность устанавливать индекс Сообщества на новой карточке имеет целью позволить им определять срок действия водительских прав, не совпадающий с датой истечения срока действия аттестации по периодической переподготовке. При этом Директива 91/439/ЕЕС (1) предусматривает, что каждое государство-член сохраняет за собой право определять на основе национальных критериев период действия водительских прав, которые оно выдает;

- в Приложения I и I-A к Директиве 91/439/ЕЕС следует внести поправки, с тем чтобы добавить в содержащийся в данных Приложениях список единых индексов и суб-индексов новый индекс Сообщества, содержащий дату, до которой водитель удовлетворяет требованиям профессиональной подготовки, будь то базовая квалификация или периодическая переподготовка;

- для водителей, на которых распространяется данная Директива, и которые являются гражданами третьих стран, следует установить специальные положения по сертификации;

– Комиссия должна осуществлять мониторинг исполнения данной Директивы, особенно с учетом различных систем квалификации, которые она устанавливает, и должна представлять соответствующие отчеты в Европейский парламент, Совет, Европейский экономический и социальный комитет и Комитет регионов;

– учитывая, что действие данной Директивы распространяется на значительное число водителей, положения, касающиеся базовой квалификации, должны вводиться в два этапа в зависимости от того, стоит ли вопрос о пассажирских перевозках или о перевозках грузов. Поэтапное применение данной Директивы в отношении базовой квалификации водителей транспортных средств, занятых на перевозке товаров и пассажиров, призвано также создать возможность поэтапного введения системы периодической переподготовки;

– необходимые для выполнения данной Директивы меры должны приниматься в соответствии с Решением Совета 1999/468/ЕС от 28 июня 1999 г., устанавливающего процедуры по использованию полномочий предоставленных Комиссии (2);

– для того чтобы учитывать результаты применения двух разных сроков для введения в действие положений, касающихся базовой квалификации, следует отменить соответствующие положения Правил (ЕЕС) №3820/85, равно как и Директивы 76/914/ЕЕС;

– однако, для того, чтобы обеспечить соблюдение принципов законодательства Сообщества, желательно, чтобы водители транспортных средств, используемых на транспортных операциях там, где, как считается, они оказывают меньше воздействия на безопасность на дорогах, или где условия данной Директивы могут привести к непропорционально большим экономическим или социальным нагрузкам, были выведены из сферы действия данной Директивы;

– поскольку задача данных мероприятий, а именно установление общего для всего Сообщества стандарта по базовой квалификации и периодической переподготовке, не может быть должным образом выполнена государствами-членами, и потому, учитывая масштабы и последствия предлагаемых мероприятий, ее легче выполнить на уровне Сообщества, то само Сообщество может принять меры в соответствии с принципом субсидиарности, закрепленным в Статье 5 Договора. В соответствии с принципом пропорциональности, как он закреплен в упомянутой статье, действие данной Директивы не выходит за пределы того, что необходимо для выполнения этой задачи, приняли настоящую Директиву.

Статья 1

Сфера действия

Настоящая Директива распространяется на работу по управлению транспортом, выполняемую:

- (а) гражданами государств-членов;
- (б) гражданами третьих стран, которых нанимают или к услугам которых прибегают на предприятии, созданном в государстве-члене, в дальнейшем именуемыми «водители», которые заняты на автотранспорте в пределах Сообщества на автодорогах общественного пользования с применением:
 - транспортных средств, для которых требуются водительские права категорий C1, C1+E, C или C+E, как установлено Директивой 91/439/ЕЕС, или водительские права, признаваемые в качестве эквивалента;
 - транспортных средств, для которых требуются водительские права категорий D1, D1+E, D или D+E, как установлено Директивой 91/439/ЕЕС, водительские права, признаваемые в качестве эквивалента.

Статья 2

Исключения

Данная Директива не распространяется на водителей:

- (а) транспортных средств с максимальной разрешенной скоростью, не превышающей 45 км/ч;

- (б) транспортных средств, используемых или контролируемых вооруженными силами, подразделениями гражданской обороны, пожарными и силами охраны общественного порядка;
- (в) транспортных средств, поставленных на дорожные испытания в рамках конструктивной доработки, ремонта или технического обслуживания, новых или реконструированных транспортных средств, которые еще не запущены в эксплуатацию;
- (г) транспортных средств, используемых в чрезвычайных ситуациях или в спасательных операциях;
- (д) транспортных средств, используемых в ходе учебной езды для любого лица, желающего получить водительские права или СПК в соответствии со Статьей 6 и Статьей 8(1);
- (е) транспортных средств, используемых для некоммерческих перевозок пассажиров или товаров, в личных целях;
- (ж) транспортных средств, перевозящих материалы или оборудование, которые предназначены для использования водителем в его или ее работе, при условии, что управление транспортным средством не является основным видом деятельности водителя.

Статья 3

Квалификация и обучение

1. Для работы по управлению транспортом, в соответствии со Статьей 1, требуется обязательная базовая квалификация и обязательная периодическая подготовка. С этой целью государства-члены должны обеспечить:
 - (а) систему базовой квалификации, в которой государства-члены должны выбрать между следующими двумя вариантами:
 - (I) вариант, в котором соединяются как посещение курсов, так и тест.

В соответствии с разделом 2(2.1) Приложения I, этот вид базовой квалификации включает посещение курсов в течение определенного периода. Курс завершается тестом. По успешной сдаче теста квалификация удостоверяется СПК, как установлено в Статье 6(1)(а);
 - (II) вариант, предусматривающий только тесты.

В соответствии с разделом 2(2.2) Приложения I в этом виде базовой квалификации не предусмотрено обязательное посещение курсов, предусмотрены только тесты по теории и практике. По успешной сдаче тестов квалификация удостоверяется СПК, как установлено в Статье 6(1)(b).

Однако государство-член может выдать водителю разрешение на управление транспортом на своей территории еще до получения им СПК, в случае, если водитель обучается на национальных курсах профподготовки, в течение как минимум шести месяцев, максимально – до трех лет. В рамках такого курса профподготовки тесты, указанные в пунктах (I) и (II) могут проводиться поэтапно;
 - (б) систему периодической переподготовки.

В соответствии с разделом IV Приложения I периодическая переподготовка включает обязательное посещение курсов. Это удостоверяется СПК, как указано в Статье 8(1).
2. Государства-члены могут также организовать систему ускоренного получения базовой квалификации, с тем чтобы водитель мог работать в случаях, указанных в Статье 5(2)(а)(II) и (b) и в Статье 5(3)(а)(I) и (b).

В соответствии с разделом III Приложения I ускоренное получение базовой квалификации включает в себя обязательное посещение курсов. Курс завершается тестом. По успешной сдаче теста квалификация удостоверяется СПК, как установлено в Статье 6(2).

10.9.2003 L 226/6 *Official Journal of the European Union EN*
3. Государства-члены могут освобождать водителей, имеющих сертификат профессиональной компетентности, предусмотренный Директивой 96/26/ЕС (1), от тестов, предусмотренных в параграфах 1(а)(I) и (II) и в параграфе 2, по предметам, подлежащим тестам, обозначенным в упомянутой Директиве, и, где это возможно, от посещения соответствующей части программы курсов.

Статья 4

Право на освобождение

Следующие категории водителей могут быть освобождены от необходимости получать базовую квалификацию:

- (а) водители, которые имеют права категории D1, D1+E, D или D+E, или права, признанные в качестве эквивалента, выданные не позже чем через два года после последней даты, определенной для ввода в действие настоящей Директивы;
- (б) водители, которые имеют права категории C1, C1+E, C или C+E, или права, признанные в качестве эквивалента, выданные не позже чем через три года после последней даты, определенной для ввода в действие настоящей Директивы.

Статья 5

Базовая квалификация

1. Для допуска к получению базовой квалификации не требуется получения заранее соответствующих водительских прав.
2. Водители транспортного средства, предназначенного для перевозки товаров, могут управлять:
 - (а) в возрасте от 18 лет:
 - (I) транспортным средством в категории водительских прав C и C+E при условии, что водитель имеет СПК, как указано в Статье 6(1);
 - (II) транспортным средством в категории водительских прав C1 и C+E при условии, что водитель имеет СПК, как указано в Статье 6(2).
 - (б) в возрасте от 21 года – транспортным средством в категории водительских прав C и C+E при условии, что водитель имеет СПК, как указано в Статье 6(2).
3. Водители транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров, могут управлять:
 - (а) в возрасте от 21 года:
 - (I) транспортным средством в категориях водительских прав D и D+E для перевозки пассажиров на регулярных линиях, где маршрут не превышает 50 км, и транспортным средством в категориях водительских прав D1 и D1+E при условии, что водитель имеет СПК, как указано в Статье 6(2).

Любое государство-член может выдать разрешение водителям транспортных средств в одной из упомянутых выше категорий управлять такими транспортными средствами на своей территории в возрасте от 18 лет при условии, что водители имеют СПК, как указано в Статье 6(1);
 - (II) транспортным средством в категории водительских прав D и D+E при условии, что водители имеют СПК, как указано в Статье 6(1).

Любое государство-член может выдать разрешение водителям транспортных средств в одной из упомянутых выше категорий управлять такими транспортными средствами на своей территории в возрасте от 20 лет при условии, что водители имеют СПК, как указано в Статье 6(1).
Возраст может быть снижен до 18 лет в случаях, когда водитель управляет такими транспортными средствами, не имея на них пассажиров.
 - (б) в возрасте от 23 лет – транспортным средством в категориях водительских прав D и D+E при условии, что водители имеют СПК, как указано в Статье 6(2).
4. Вне зависимости от возрастных ограничений, указанных в параграфе 2, водители, приступающие к перевозке грузов при наличии у них СПК, установленного Статьей 6 для одной из категорий, указанных в параграфе 2 данной статьи, освобождаются от необходимости получать подобный СПК по каким-либо другим категориям транспортных средств, упомянутых в этом параграфе. Эти положения аналогичным образом распространяются на водителей, приступающих к перевозке пассажиров, в категориях, упомянутых в параграфе 3.
5. Водители, занятые на перевозке товаров и расширяющие или меняющие рамки своей работы с тем, чтобы заняться перевозкой пассажиров, или наоборот, и которые имеют СПК в соответствии

со Статьей 6, не обязаны повторять общие разделы базовой квалификации, им следует пройти подготовку только по разделам, связанным с новой квалификацией.

Статья 6

СПК, удостоверяющие базовую квалификацию

1. СПК, удостоверяющие наличие базовой квалификации:

(а) СПК, выданные в результате посещения курсов и сдачи теста.

В соответствии со Статьей 3(1)(а)(1) государства-члены должны требовать от проходящих обучение водителей посещения курсов в учебном центре, утвержденном компетентными органами в соответствии с разделом V Приложения I, далее именуемом «утвержденный учебный центр». Эти курсы должны охватывать все предметы, перечисленные в разделе I Приложения I. Обучение завершается успешной сдачей теста в соответствии с разделом II(2.1) Приложения I. Этот тест организуют компетентные органы государств-членов или организация, ими назначенная, и целью его является проверка, имеет ли прошедший обучение водитель знания по вышеупомянутым предметам на уровне, соответствующем требованиям раздела I Приложения I. Упомянутые компетентные органы или организации контролируют ход тестов и по успешной их сдаче выдают водителям СПК, удостоверяющий наличие базовой квалификации.

10.9.2003 L 226/7 *Official Journal of the European Union EN*

(б) СПК, выдаваемые на основании сдачи тестов.

В соответствии со Статьей 3(1)(а)(1) государства-члены должны требовать от проходящих обучение водителей сдавать теоретические и практические тесты, указанные в разделе II(2.2) Приложения I. Эти тесты организуют компетентные органы государств-членов или организация ими назначенная, и их целью является проверка, имеет ли прошедший обучение водитель знания по вышеупомянутым предметам на уровне, соответствующем требованиям раздела I Приложения I. Упомянутые компетентные органы или организации контролируют ход тестов и по успешной их сдаче выдают водителям СПК, удостоверяющий наличие базовой квалификации.

2. СПК, удостоверяющий базовую квалификацию, полученную на курсах ускоренной подготовки.

В соответствии со Статьей 3(2) государства-члены должны требовать от проходящих обучение водителей посещать курсы в утвержденном учебном центре. Эти курсы должны охватывать все предметы, перечисленные в разделе I Приложения I. Обучение завершается успешной сдачей теста в соответствии с разделом III Приложения I. Этот тест организуют компетентные органы государств-членов или организация, ими назначенная, и целью его является проверка, имеет ли прошедший обучение водитель знания по вышеупомянутым предметам на уровне, соответствующем требованиям раздела I Приложения I. Упомянутые компетентные органы или организации контролируют ход тестов и по успешной их сдаче выдают водителям СПК, удостоверяющий наличие базовой квалификации, полученной на ускоренных курсах.

Статья 7

Периодическая переподготовка

Периодическая переподготовка имеет целью дать возможность водителям, имеющим СПК в соответствии со Статьей 6, и водителям, указанным в Статье 4, повысить уровень знаний и навыков, необходимых для их работы, с особым упором на безопасность на дорогах и рационализацию расхода горючего. Эту переподготовку организует утвержденный учебный центр в соответствии с разделом V Приложения I. Если водитель переходит на другое предприятие, ему засчитывается уже пройденный курс периодической переподготовки. Задачей периодической переподготовки является повысить, равно как и пересмотреть, объем знаний по ряду предметов, указанных в разделе I Приложения I.

Статья 8

СПК, удостоверяющий завершение периодической переподготовки

1. Когда водитель завершает курс периодической переподготовки в соответствии со Статьей 7, компе-

тентные органы государств-членов или утвержденный учебный центр выдают ему или ей СПК, удостоверяющий факт переподготовки.

2. Следующие категории водителей должны проходить первый курс периодической переподготовки:
 - (а) владеющие СПК в соответствии с положениями Статьи 6 – в течение пяти лет после выдачи этого СПК;
 - (б) водители, упомянутые в Статье 4, – в течение пяти лет после соответствующих дат, указанных в Статье 14(2), в соответствии с расписанием, установленным по решению государств-членов. Государства-члены, помимо всего прочего, могут сокращать или продлевать период времени, указанный в пунктах (а) и (б), с тем чтобы сроки совпали с датой истечения срока действия водительских прав, или чтобы обеспечить постепенный ввод периодической переподготовки. Однако указанный период не может быть меньше трех лет и дольше пяти лет.
3. Водитель, который в первый раз окончил курс периодической переподготовки, как указано в параграфе 2, должен проходить периодическую переподготовку каждые пять лет, притом еще до истечения срока действия СПК, удостоверяющего прохождение периодической переподготовки.
4. Владеющие СПК в соответствии с положениями Статьи 6 или СПК в соответствии с параграфом 1 настоящей статьи, а также водители, упомянутые в Статье 4, которые прервали работу в данной профессии и которые не удовлетворяют требованиям, содержащимся в параграфах 1, 2 и 3, должны пройти курс периодической переподготовки, прежде чем возобновить работу по данной профессии.
5. Водители, занятые на автоперевозках товаров или пассажиров, которые завершили курс периодической переподготовки по одной из категорий водительских прав, упомянутых в Статье 5(2) и (3), освобождаются от обязанности дополнительно проходить периодическую переподготовку по какой-либо другой из категорий, указанных в данных параграфах.

Статья 9

Место обучения

Водители, упомянутые в Статье 1(а), должны получать подготовку по базовой квалификации в соответствии со Статьей 5 в государстве-члене, где они обычно проживают, как установлено в Статье 14 Правил (ЕЕС) №3821/85 (1). Водители, упомянутые в Статье 1(б), должны получать подготовку по такой квалификации в государстве-члене, в котором находится предприятие, или в государстве-члене, выдавшем им разрешение на работу. Водители, упомянутые в статье 1(а) и 1(б), проходят периодическую переподготовку, указанную в Статье 7, в государстве-члене, в котором они обычно проживают, или в государстве-члене, в котором они работают.

Статья 10

Индекс Сообщества

1. На основании СПК, упомянутого в Статье 6, и СПК, упомянутого в Статье 8(1), компетентные органы государств-членов, с учетом положений Статьи 5(2) и (3) и Статьи 8, проставляют индекс Сообщества, указанный в параграфе 2 настоящей статьи, на соответствующих категориях водительских документов:
 - либо на водительских правах;
 - либо на карточке водительской квалификации, сделанной по образцу, представленному в Приложении II.Карточка водительской квалификации, выдаваемая государствами-членами, является общепризнанным документом. При выдаче такой карточки компетентные органы должны проверить действительность водительских прав, номер которых проставляется на карточке.
2. В список единых индексов Сообщества, указанных в Приложениях I и I-A к Директиве 91/439/ЕЕС, должен быть добавлен следующий индекс Сообщества: «95. Водитель, имеющий СПК, отвечающий обязательствам профессиональной компетентности в соответствии со Статьей 3 до ... (например, 95.01.01.2012)».
3. (а) Водитель, указанный в Статье 1(б), который управляет транспортным средством, занятым на автоперевозке товаров, должен засвидетельствовать, что он или она имеет квалификацию и подготовку в соот-

ветствии с настоящей Директивой, предъявив водительский сертификат, предусмотренный Правилами (ЕС) №484/2002 (1). Помимо такого сертификата государство-член может выдать ему или ей квалификационную карточку водителя, предусмотренную Приложением II и отмеченную соответствующим индексом Сообщества.

(б) Водитель, указанный в Статье 1(б), который управляет транспортным средством, занятым на автоперевозке пассажиров, должен засвидетельствовать, что он или она имеет квалификацию и подготовку в соответствии с настоящей Директивой, предъявив:

- либо индекс Сообщества, проставленный на водительских правах образца, принятого Сообществом, выданных на его или ее имя, либо
- квалификационную карточку водителя, предусмотренную Приложением II, помеченную соответствующим индексом Сообщества, либо
- национальный сертификат, действительность которого на своей территории взаимно признают государства-члены.

Статья 11

Адаптация к требованиям научно-технического прогресса

Поправки и изменения необходимые для того, чтобы адаптировать Приложения I и II к требованиям научно-технического прогресса, должны приниматься в соответствии с процедурой, предусмотренной в Статье 12(2).

Статья 12

Процедура для комитета

1. Для помощи Комиссии создается комитет.
2. В тех случаях, когда упоминается данный параграф, применяются Статьи 5 и 7 Решения 1999/468/ЕС с учетом положений Статьи 8 этого документа. Период, упомянутый в Статье 5(6) Решения 1999/468/ЕС, устанавливается продолжительностью в три месяца.
3. Комитет должен установить свои Правила процедуры.

Статья 13

Отчет

До 10 сентября 2011 г. Комиссия должна представить Европейскому Парламенту, Совету, Европейскому экономическому и социальному комитету и Комитету регионов отчет, содержащий первоначальную оценку выполнения настоящей Директивы. Отчет, в частности, должен содержать оценку соотношения различных первоначально введенных квалификационных систем, предусмотренных в Статье 3, а также их эффективность в достижении установленного уровня квалификации. К отчету, если необходимо, должны быть приложены соответствующие предложения.

Статья 14

Введение в действие и исполнение

1. Государства-члены вводят в действие законы, правила и административные нормы, необходимые для соблюдения положений данной Директивы, до 10 сентября 2006 г. О выполнении они сообщают Комиссии. Эти меры, вводимые в действие государствами-членами, должны содержать ссылку на настоящую Директиву или сопровождаться такой ссылкой при официальной публикации документов. Форма, в которой делается такая ссылка, определяется государствами-членами.
2. Государства-члены вводят в действие указанные меры:
 - с 10 сентября 2008 г. в отношении базовой квалификации, необходимой для управления транспортными средствами в категориях водительских прав D1, D1+E, D и D+E;
 - с 10 сентября 2009 г. в отношении базовой квалификации, необходимой для управления транспортными средствами в категориях водительских прав C1, C1+E, C и C+E. Государства-члены сообщают Комиссии о введении в действие этих мер и оказывают помощь друг другу в деле их применения.

Статья 15**Отмена**

1. В Статью 5 Правил (ЕЕС) №3820/85 настоящим вносятся следующие поправки:
 - (а) параграф 1 отменяется с 10 сентября 2009 г.;
 - (б) параграфы 2 и 4 отменяются с 10 сентября 2008 г.
2. Директива 76/914/ЕЕС отменяется с 10 сентября 2009 г.
3. Законы, правила и административные нормы, введенные в рамках соблюдения Директивы 76/914/ЕЕС утрачивают силу:
 - с 10 сентября 2008 г. в отношении водителей транспортных средств, занятых на автоперевозках пассажиров;
 - с 10 сентября 2009 г. в отношении водителей транспортных средств, занятых на автоперевозках товаров.

Статья 16**Введение в действие**

Настоящая Директива вводится в действие в день ее публикации в *Official Journal of the European Union* («Официальном журнале Европейского союза»)

Статья 17

Настоящая Директива адресована всем государствам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 15 июля 2003 г.

Приложение I

Требования по минимальной необходимой квалификации и подготовке

Раздел I: Перечень предметов

Знания и навыки, которые государствам-членам надлежит учитывать, при определении базовой квалификации и уровня периодической подготовки водителя, должны охватывать, по крайней мере, те предметы, которые включены в настоящий перечень. Проходящие обучение водители должны достигнуть уровня знаний и практических навыков, необходимых для полностью безопасного управления транспортными средствами в соответствующей категории водительских прав. Минимальный необходимый уровень знаний должен быть не ниже уровня 2 по системе учебной подготовки, установленной в Приложении I к Решению 85/368/ЕЕС (1), т.е. уровня знаний, приобретенных в рамках общего обязательного образования, в сочетании с профессиональной подготовкой.

1. Улучшенная система обучения рациональному вождению при соблюдении правил безопасности
Все категории водительских прав
 - 1.1. Задача: усвоить характеристики системы трансмиссии с целью наилучшего ее использования: кривые, характеризующие крутящий момент, мощность, удельное потребление двигателя, диапазон оптимальных показаний тахометра, схемы соотношения шестерен в коробке передач.
 - 1.2. Задача: усвоить технические характеристики систем безопасности и освоить управление ими для того, чтобы контролировать работу транспортного средства, минимизировать износ и предотвратить поломки: конкретные характеристики цепи гидравлического вакуумного сервотормоза, ограничения на применение тормозов и тормоза-замедлителя, совместное применение тормозов и тормоза-замедлителя, наилучшее использование соотношения скорости и передачи, использование инерции транспортного средства, техника замедления скорости и торможения при езде под уклон, действия в случае отказов и поломок.
 - 1.3. Задача: умение оптимизировать потребление горючего: оптимизация потребления горючего с применением ноу-хау, указанного в пунктах 1.1 и 1.2.
Водительские права в категориях C, C+E, C1, C1+E.

- 1.4. Задача: умение загружать транспортное средство с учетом правил безопасности и требований надлежащей эксплуатации транспортного средства: силы, воздействующие на транспортные средства на ходу, применение различных передач в соответствии с загрузкой транспортного средства и профиля дорожного покрытия, расчет полезной нагрузки на транспортное средство или автопоезд, расчет общего объема, распределение груза, последствия чрезмерной нагрузки на ось, устойчивость и центр тяжести транспортного средства, типы упаковки и поддонов; основные категории товаров, для которых требуются специальные средства укладки и закрепления, применение крепежных лент, проверка надежности средств крепежа, использование оснастки для обработки груза, укрытие груза брезентом и снятие брезента.
Водительские права в категориях D, D+E, D1, D1+E
- 1.5. Задача: умение обеспечить комфорт и безопасность для пассажиров: смягчение продольных и боковых рывков и движений, взаимодействие с участниками движения на дороге, выбор полосы движения, мягкое торможение, движение при встрече с транспортом со свисающим грузом, использование определенных инфраструктур (пространств общественного пользования, специальных полос движения), решение проблем совмещения безопасности движения и других задач водителя, взаимодействие с пассажирами, особенности определенных групп пассажиров (инвалиды, дети).
- 1.6. Задача: умение загружать транспортное средство с надлежащим соблюдением правил безопасности и эксплуатации транспорта: силы, воздействующие на транспортное средство при движении, применение различных передач в соответствии с загрузкой транспортного средства и профиля дорожного покрытия, расчет полезной нагрузки на транспортное средство или автопоезд, распределение груза, последствия чрезмерной нагрузки на ось, устойчивость и центр тяжести транспортного средства.
2. Сфера действия правил
Все категории водительских прав
- 2.1. Задача: знание социальных структур и действующих правил на автотранспорте: максимальной продолжительности рабочего времени в транспортной отрасли; принципы, способы и результаты применения Правил (ЕЕС) №3820/85 и (ЕЕС) №3821/85; наказание за неиспользование или неверное использование тахографа или махинации с ним; знание социальной среды автотранспорта: прав и обязанностей водителей в отношении базовой квалификации и периодической переподготовки.
Водительские права в категориях C, C+E, C1, C1+E
- 2.2. Задача: знание правил, регулирующих перевозку товаров: лицензии на транспортные операции, обязательства по стандартным договорам на перевозку товаров, составление документов, которые входят в транспортный договор, международные разрешения на транспортировку, обязательства в соответствии с Конвенцией по международным автоперевозкам товаров, составление международной транспортной накладной, пересечение границ, экспедиторы грузов, специальные документы, сопровождающие груз.
Водительские права в категориях D, D+E, D1, D1+E
- 2.3. Задача: знание правил, регулирующих перевозку пассажиров: перевозка различных групп пассажиров, средства безопасности на борту автобусов, ремни безопасности, нагрузка на транспортное средство.
3. Обеспечение безопасности здоровья, движения на дороге и окружающей среды
Все категории водительских прав
- 3.1. Задача: информировать водителей о возможных рискованных ситуациях на автодороге и возможных авариях: типы аварий, случающихся в транспортном секторе, статистика ДТП, участие в них грузовиков/автобусов, последствия человеческие, материальные и финансовые.
- 3.2. Задача: умение предотвращать криминализацию операций и перевозки нелегальных иммигрантов: общая информация, последствия для водителей, превентивные меры, контрольные списки, законодательство по ответственности транспортных операторов.
- 3.3. Задача: умение предотвращать физический риск: эргономические принципы; движения и позы, сопряженные с риском, физическая подготовка, обращение с транспортным средством и грузом, личная безопасность.

- 3.4. Задача: осознание важности поддержания физической формы и умственной адекватности: принципы здорового, сбалансированного питания, воздействие алкоголя, наркотиков и других веществ, которые могут воздействовать на поведение, симптомы, причины и последствия утомленности и стресса, принципиальное значение правильного чередования работы и отдыха.
- 3.5. Задача: умение оценивать чрезвычайные ситуации: поведение в чрезвычайной ситуации: оценка ситуации, предотвращение осложнений в аварии, вызов помощи, помощь пострадавшим и оказание первой медицинской помощи, действия в случае возгорания, эвакуация людей, находящихся в грузовике, и пассажиров из автобуса, обеспечение безопасности всех пассажиров, действия в случае нападения; основные принципы составления протокола аварии.
- 3.6. Задача: умение вести себя таким образом, чтобы способствовать повышению репутации компании: поведение водителя и репутация компании: значение для компании стандарта сервиса, предоставляемого водителем, роль водителя, людей, с которыми водитель имеет дело, техническое состояние транспортного средства, организации работы, коммерческих и финансовых последствий возможной спорной ситуации.
Водительские права в категориях C, C+E, C1, C1+E
- 3.7. Задача: знание экономических условий автотранспортных перевозок товаров и организацию рынка: автотранспорт в соотношении с другими видами транспорта (конкуренция, отправители), различные виды автотранспортных операций (транспортировка по найму или за разовое вознаграждение, собственный расчетный счет, вспомогательные транспортные операции), организация основных видов транспортных компаний и вспомогательных транспортных операций, различная транспортная специализация (автоцистерны, транспортировка с поддержанием определенной температуры хранения груза и т.п.), перемены в отрасли (диверсификация предоставляемых услуг, перевалка железная дорога-шоссе, субподряд и т.п.).
10.9.2003 L 226/12 *Official Journal of the European Union EN*
Водительские права в категориях D, D+T, D1, D1+E
- 3.8. Задача: знание экономических условий автотранспортных перевозок пассажиров и организацию рынка: автотранспорт в соотношении с другими видами пассажирского транспорта (железная дорога, личные автомобили), различные виды операций, включающих автоперевозки пассажиров, пересечение границ (международный транспорт), организация основных видов транспортных компаний по автоперевозкам пассажиров.

Раздел II. Обязательная базовая квалификация, предусмотренная в Статье 3(1)(а)

2.1. Вариант, сочетающий как посещение курсов, так и тест

Базовая квалификация должна включать в себя преподавание всех предметов, включенных в перечень в разделе I. Продолжительность овладения такой базовой квалификацией должна составлять 280 часов. Для каждого обучающегося водителя курс индивидуального практического вождения должен составлять, по крайней мере, 20 часов на соответствующем транспортном средстве, которое отвечает, по крайней мере, требованиям для испытательных транспортных средств, предусмотренных в Директиве 91/439/ЕЕС. При индивидуальном вождении вместе с обучающимся водителем должен быть инструктор, которого нанимает утвержденный учебный центр. Каждый водитель в течение максимум восьми часов из 20 часов, отведенных для курса практической езды, может заниматься вождением на специальной местности или на широкодиапазонном имитаторе с целью приобрести навыки рационального вождения, в основе которого соблюдение правил безопасности. В частности, это касается управления транспортным средством в различных дорожных условиях, а также в обстановке, меняющейся под воздействием различных атмосферных условий и времени суток. Для водителей, упомянутых в Статье 5(5), продолжительность курса базовой квалификации должна составлять 70 часов, включая 5 часов практического вождения. В конце обучения компетентные органы государств-членов или организация, ими назначенная, должны устроить водителю устный или письменный тест. Тест должен включать в себя по крайней мере один вопрос по каждой из задач в перечне предметов по разделу I.

2.2. Вариант, включающий тест

Компетентные органы государств-членов или организация, ими назначенная, организуют вышеупомянутые тесты по теории и практике с целью проверки, имеет ли водитель знания и навыки на уровне, соответствующем требованиям раздела I, по предметам и задачам, в нем перечисленным.

(а) Теоретический тест состоит, по крайней мере, из двух частей:

- (I) вопросы, включающие ответы на выбор, вопросы, требующие прямого ответа, или сочетание того и другого;
- (II) практические примеры.

Минимальная продолжительность теоретического теста должна составлять четыре часа.

(б) Практический тест состоит из двух частей:

- (I) тест по вождению, имеющий целью оценить подготовку по рациональному вождению с соблюдением правил безопасности.

Этот тест должен проводиться, по возможности, на дорогах за пределами территорий плотной застройки, на скоростных трассах и магистралях (или аналогичных дорогах), а также на различных городских магистралях с различного рода трудностями, с которыми может столкнуться водитель. Желательно, чтобы этот тест осуществлялся в условиях различной плотности движения. Время вождения на дороге должно быть использовано оптимально, для того чтобы оценить навыки кандидата во всех ситуациях движения, в которых он может оказаться. Продолжительность этого теста должна составлять не менее 90 минут;

- (II) практический тест, охватывающий, по крайней мере, требования по пунктам 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 и 3.5.

Продолжительность этого теста должна составлять не менее 30 минут.

Транспортное средство, используемое для практического теста, должно отвечать, по крайней мере, требованиям для испытательных транспортных средств, предусмотренных в Директиве 91/439/ЕЕС. Практический тест может быть дополнен третьим тестом, проводимым на специальной местности или на широкодиапазонном имитаторе, с тем чтобы оценить навыки водителя в рациональном вождении, основанном на правилах безопасности. Это, в частности, касается управления транспортным средством в различных дорожных условиях, а также в обстановке, меняющейся под воздействием различных атмосферных условий и времени суток. Продолжительность такого дополнительного теста не устанавливается. Если водитель сдает такой тест, его продолжительность может быть вычтена из тех 90 минут, которые отводятся на тест по вождению в соответствии с п. (I). Однако вычтенное время не может превышать 30 минут. В отношении водителей, указанных в Статье 5(5), теоретический тест может ограничиваться предметами, указанными в разделе I относящимися к транспортным средствам, которые требуют новой базовой квалификации. Однако такие водители должны сдать практический тест в полном объеме.

10.9.2003 L 226/13 *Official Journal of the European Union EN*

Раздел III: Ускоренный курс базовой квалификации, предусмотренный в Статье 3(2)

Укоренный курс базовой квалификации должен включать преподавание всех предметов, указанных в перечне в разделе I. Его продолжительность должна составлять 140 часов. Для каждого обучающегося должно быть предусмотрено, по крайней мере, 10 часов практического вождения транспортного средства в соответствующей категории, которое отвечает требованиям для испытательных транспортных средств, установленным в Директиве 91/439/ЕЕС. При индивидуальном вождении вместе с обучающимся водителем должен быть инструктор, которого нанимает утвержденный учебный центр. Каждый водитель в течение максимум четырех часов из 10 часов, отведенных для курса практической езды, может заниматься вождением на специальной местности или на широкодиапазонном имитаторе с целью приобрести навыки рационального вождения, в основе которого соблюдение правил безопасности. В частности, это касается управления транспортным средством в различных дорожных условиях, а также в обстановке, меняющейся под воздействием различных атмосферных условий и времени суток. Для водителей, упомянутых в Статье 5(5), продолжительность ускоренного курса базовой квалификации должна составлять 35 часов, включая два с половиной часа практического вожде-

ния. В конце обучения компетентные органы государств-членов или организация, ими назначенная, должны устроить водителю письменный или устный тест. Тест должен включать, по крайней мере, один вопрос по каждой из задач в перечне предметов по разделу I.

Раздел IV: Обязательная периодическая переподготовка в соответствии со Статьей 3(1)(б)

Курсы по обязательной периодической переподготовке должны быть организованы утвержденным учебным центром. Их продолжительность должна составлять 35 часов каждые пять лет, причем их можно разделять на части продолжительностью не менее 7 часов. Такая периодическая переподготовка может частично проводиться на широкодиапазонных симуляторах.

Раздел V: Утверждение базовой квалификации и завершения периодической переподготовки

- 5.1. Учебные центры, принимающие участие в обеспечении базовой квалификации и периодической переподготовки, должны быть утверждены компетентными органами государств-членов. Утверждение может быть выдано только в ответ на письменное заявление. К заявлению должны быть приложены документы, включающие:
 - 5.1.1. надлежащую программу по квалификации и обучению, содержащую перечень предметов, которые будут преподаваться, учебный план и методику обучения;
 - 5.1.2. данные о квалификации и специализации инструкторов;
 - 5.1.3. информацию о помещениях, где проводится обучение, учебных материалах, возможностях для практической работы, а также транспортных средствах, используемых для обучения;
 - 5.1.4. условия обучения на курсах (численность обучающихся)
- 5.2. Компетентные органы выдают разрешение в письменном виде на следующих условиях:
 - 5.2.1. обучение должно быть организовано в соответствии с документами, приложенными к заявлению;
 - 5.2.2. компетентным органам должно быть предоставлено право направлять полномочных лиц для оказания помощи курсам подготовки в утвержденных учебных центрах, а также контролировать такие центры в части используемых ресурсов и эффективности системы преподавания и тестов;
 - 5.2.3. разрешение может быть отозвано или приостановлено, если условия, на которых оно выдано, не соблюдаются.

Утвержденный центр обязан гарантировать наличие у инструкторов надежных знаний в отношении новейших правил, а также навыков преподавания. В рамках процедуры профессионального отбора инструкторы должны представить сертификат, удостоверяющий знание как предмета, так и методики обучения. Что касается практической части обучения, то инструкторы должны иметь свидетельство, подтверждающее наличие у них опыта профессиональной работы водителем, или аналогичного водительского опыта, как, например, в качестве инструктора-водителя на большегрузных автомобилях. Программа обучения должна соответствовать условиям выданного разрешения и охватывать предметы по перечню в разделе I.

**Директива Совета ЕС № 96/26/ЕС от 29 апреля 1996 года
«О допуске к работе компаний, занимающихся автомобильными грузовыми и
пассажирскими перевозками, а также о взаимном признании дипломов, сертификатов
и других свидетельств профессиональной квалификации для оказания поддержки
таким предприятиям в осуществлении своих прав на свободу проведения
национальных и международных перевозок»**

Преамбула

Организация транспортного рынка является одной из важнейших задач общей транспортной политики, предусматриваемой Договором.

Необходимо обеспечить введение общих правил допуска к работе компаний, занимающихся автомобильными грузовыми и пассажирскими перевозками (далее – автотранспортные компании), чтобы гарантировать, что такие компании являются более квалифицированными, и, таким образом, внести вклад в рационализацию рынка, улучшение качества обслуживания и безопасности дорожного движения.

При допуске к работе автотранспортных предприятий необходимо обращать внимание на хорошую репутацию, финансовое положение и профессиональную квалификацию компаний.

Исходя из Договора о создании Европейского Экономического Сообщества и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению экономического и социального комитетов, действуя в соответствии с процедурой, сформулированной в статье 189с Договора, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Раздел I

Допуск к работе автотранспортных компаний

Статья 1

1. Допуск к работе компаний, занимающихся автомобильными грузовыми и пассажирскими перевозками, должен производиться в соответствии с положениями, одобренными странами-членами ЕЭС, согласно общим правилам, сформулированным в данной Директиве.

Статья 2

1. Настоящая Директива не применяется к автотранспортным компаниям, использующим для автоперевозок автомашины, чей максимально разрешенный вес не превышает 3,5 т. Однако страны-члены ЕЭС могут снизить этот предел для некоторых категорий автотранспортных компаний.
2. (а). После консультаций с Комиссией страны-члены ЕЭС могут исключить из сферы применения данной Директивы некоторые предприятия, которые задействованы, в основном, в национальных перевозках и имеют незначительное влияние на транспортный рынок.
(б). В случае, если автотранспортные компании используют машины с максимально разрешенным весом от 3,5 до 6 т и участвуют только в местных перевозках, а также имеют незначительное влияние на транспортный рынок из-за небольшой дальности перевозок, то страны-члены ЕЭС, после того, как они проинформируют Комиссию, могут исключить их из сферы применения данной Директивы.

3. После консультаций с Комиссией страны-члены ЕЭС могут исключить из сферы применения данной Директивы предприятия, занятые в пассажирских некоммерческих перевозках.

Статья 3

1. Предприятия, которые хотят получить разрешения на работу, должны:
 - (а) иметь хорошую репутацию;
 - (б) иметь соответствующее финансовое положение;
 - (в) соответствовать условиям профессиональной квалификации.
2. Страны-члены ЕЭС обязаны определить требования к хорошей репутации предприятий, работающих на их территории.
3. (а). Соответствующее финансовое положение должно включать в себя наличие достаточных ресурсов для обеспечения работы и управления предприятием.
(б). При оценке финансового положения предприятия правомочные органы обязаны обращать внимание на годовые отчеты, имеющиеся фонды, включая наличные деньги в банках, задолженности и кредиты, любые активы, в том числе, имущество, затраты, включая затраты на покупку транспортных средств, недвижимость, оборудование и оборотный капитал.
(в). При использовании одной автомашины предприятие должно иметь не менее 9 000 евро ликвидного капитала и не менее 5 000 евро на каждую дополнительную автомашину.
4. (а). Условия, касающиеся профессиональной квалификации, должны включать в себя знания, соответствующие уровню подготовки, сформулированному в Приложении I, и знание предметов, перечисленных в данном Приложении. Эти знания должны быть проверены на письменном экзамене, вслед за которым должен быть проведен устный экзамен в соответствии с формой, приведенной в Приложении I. Экзамен должен проводиться властями или органами, специально назначенными для этой цели странами-членами ЕЭС.
(б). Страны-члены ЕЭС могут освободить от сдачи экзаменов заявителя, который имеет опыт работы управлением предприятия не менее 5 лет, при условии, что такой заявитель сдаст тест, составленный странами-членами ЕЭС в соответствии с положениями Приложения I.
(в). Страны-члены ЕЭС могут освободить от сдачи экзаменов заявителей, имеющих технические дипломы, где отмечены их знания предметов, перечисленных в Приложении I.
(г). Сертификат, выданный правомочными органами, является доказательством профессиональной квалификации. Данный сертификат должен соответствовать образцу, приведенному в Приложении I-A.

Статья 4

Страны-члены ЕЭС должны определить условия, при которых в исключительных случаях автотранспортные предприятия могут, несмотря на положения статьи 3 (1), работать на временной (не более одного года) работе, и этот период может быть продлен еще на 6 месяцев.

Статья 6

1. Страны-члены ЕЭС обязаны обеспечить регулярные проверки (не реже 1 раза в 5 лет) правомочными органами автотранспортных предприятий на предмет их репутации, финансового положения и профессиональной квалификации.

Раздел II

Взаимное признание дипломов, сертификатов и других доказательств профессиональной квалификации

Статья 8

2. При допуске к работе автотранспортных компаний страны-члены ЕЭС должны принимать в качестве убедительного доказательства хорошей репутации документы, выданные юридическими или административными органами в стране регистрации автотранспортной компании.

4. Если в стране регистрации автотранспортной компании такие документы не выдаются, то они могут быть заменены клятвой или простым заявлением, сделанным перед юридическим или административным органом.
5. Если срок действия документов просрочен более чем на 3 месяца, то они не принимаются. То же самое касается принесенных клятв.

Статья 9

1. Если в принимающем государстве-члене ЕЭС требуются сертификаты, подтверждающие финансовое положение, то оно должно принимать документы, выданные банком страны регистрации, как равнозначные.

Статья 10

1. С января 1990 года государства-члены ЕЭС должны признавать сертификаты, подтверждающие профессиональную квалификацию, выданные другими странами-членами ЕЭС.
3. Сертификаты, подтверждающие профессиональную квалификацию, выданные автотранспортным компаниям до 1 октября 1999 года, будут считаться эквивалентными сертификатам, выданным в соответствии с положениями данной Директивы.

Статья 10а

Страны-члены ЕЭС должны разработать систему штрафных санкций за нарушение национальных положений, принятых в соответствии с данной Директивой, и принять все меры, чтобы они использовались. Такие санкции должны быть эффективными и пропорциональными.

Статья 10б

После 1 октября 1999 года страны-члены ЕЭС обязаны признавать сертификаты, подтверждающие профессиональную квалификацию, выданные в соответствии с образцом, приведенным в Приложении I-A, властями или органами, специально назначенными странами-членами ЕЭС.

Раздел III Заключительные положения

Статья 13

1. После консультаций с Комиссией и не позднее дат, определенных в Приложении II, части Б, страны-члены ЕЭС должны принять необходимые меры, чтобы соответствовать положениям настоящей Директивы.
2. Страны-члены ЕЭС обязаны передать Комиссии текст положений национального закона, который они приняли в соответствии с данной Директивой.

Статья 14

Директивы, перечисленные в Приложении II, части Б, отменяются.

Статья 15

Настоящая Директива адресована всем государствам-членам ЕЭС.

Приложение I

3. Список предметов, которые упоминаются в статье 3 (4):
 - а. Гражданское право
 - б. Торговое право
 - в. Социальное право

- г. Налоговое право
- д. Бизнес и финансовое управление предприятием
- е. Выход на рынок
- ж. Технические стандарты и аспекты работы
- з. Безопасность дорожного движения
- и. Организация экзамена.

Приложение I-А

Образец сертификата профессиональной квалификации

Приложение II, часть А Отменяемые Директивы (согласно статье 14):

- Директива № 74/561/ЕЕС
- Директива № 74/562/ЕЕС
- Директива № 77/796/ЕЕС
- Директива № 80/1178/ЕЕС
- Директива № 80/1179/ЕЕС
- Директива № 80/1180/ЕЕС
- Директива № 85/578/ЕЕС
- Директива № 85/789/ЕЕС
- Директива № 89/438/ЕЕС
- Постановление № 3572/90: только статьи 1 и 2.

Приложение II, часть Б:

Директива	Окончание применения
74/561	1 января 1977 года
74/562	1 января 1977 года
77/796	1 января 1979 года
80/1178	1 января 1981 года
80/1179	1 января 1981 года
80/1180	1 января 1981 года
85/578	1 января 1986 года
85/789	1 января 1986 года
89/438	1 января 1990 года

Приложение III

Таблица соотношений

**Директива Совета ЕС № 98/76/ЕС от 1 октября 1998 года
«О дополнениях к Директиве № 96/26/ЕЕС о разрешении на деятельность грузовых
и пассажирских перевозчиков, а также о взаимном признании дипломов,
сертификатов и других свидетельств о квалификации с целью облегчить таким
операторам право на свободное осуществление
национальных и международных перевозок»**

Преамбула

Различия в национальных правилах о разрешении на деятельность автоперевозчиков и взаимном признании дипломов, сертификатов и других свидетельств о квалификации могут привести к ослаблению конкуренции.

Необходимо продолжить процесс упорядочения в этой области путем дальнейшего усиления правил, установленных в Директиве 96/26/ЕС.

Необходимо создать все условия для введения в действие Директивы 96/26/ЕС в Австрии, Финляндии и Швеции.

Исходя из статьи 75 (1) Договора, подписанного Евросоюзом, на основании предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, а также в соответствии с процедурой, устанавливаемой в статье 189с, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Сфера применения

Статья 1

В Директиву 96/26/ЕС вносятся следующие поправки:

1. В статью 1 (2):
 - первый абзац должен быть заменен следующим:
 - «деятельность автоперевозчика» означает деятельность любого предприятия по перевозке грузов грузовиками или комбинированными транспортными средствами.
2. В статью 2:
 - параграф 1 должен быть заменен следующим:
 1. Настоящая Директива не относится к предприятиям, занимающимся автоперевозками грузовиками или комбинированными транспортными средствами, максимально разрешенный вес которых не превышает 3,5 т. Однако страны-члены ЕЭС могут понизить этот лимит для всех или некоторых категорий перевозок;
 - настоящий текст параграфа 2 становится параграфом 2(а), и в него должен быть добавлен следующий подпараграф:
 - (б) В случае, если автотранспортное предприятие использует машины с максимально разрешенным весом от 3,5 до 6 т, то страны-члены ЕЭС, после информирования Комиссии, могут исключить из применения все или часть предприятий, упомянутых в Директиве, если они используются исключительно в национальных перевозках и имеют незначительное влияние на транспортный рынок.

3. В статью 3:

- параграф 2(в) должен быть заменен следующим:

(в) Были признаны виновными в серьезных нарушениях действующих правил, касающихся:

- условий оплаты и занятости в профессии;
- грузовых и пассажирских перевозок, в частности, правил, касающихся времени нахождения за рулем и отдыха водителей, веса и размеров коммерческих автомобилей, безопасности дорожного движения и безопасности транспортного средства, охраны окружающей среды и других правил, относящихся к профессиональной ответственности;
- параграф 3(в) должен быть заменен следующим:

(в) При использовании одной машины предприятие должно иметь не менее 9 000 евро ликвидного капитала и не менее 5 000 евро на каждую дополнительную машину.

Следуя данной директиве, фиксированная стоимость евро в национальных валютах стран, которые не являются членами третьего этапа единого денежного союза, должна устанавливаться каждые 5 лет. Курс устанавливается в первый рабочий день октября и публикуется в *Official Journal of the European Communities*. Он действует с 1 января следующего календарного года.

- параграф 3(г) должен быть заменен следующим:

(г) В соответствии с подпараграфами (а), (б) и (в), правомочные органы могут принять или потребовать подтверждения и гарантий, выданных банком или другим правомочным органом.

- параграф 4 должен быть заменен следующим:

4 (а). Профессиональные знания должны соответствовать знаниям предметов, указанных в Приложении I. Они подтверждаются письменным экзаменом, который также может сопровождаться устным экзаменом, проводимым органами, специально назначенными для этой цели в странах-членах ЕЭС.

(б). От экзаменов могут быть освобождены соискатели, которые имеют опыт практической работы в транспортном предприятии на управленческом уровне не менее 5 лет, если такой соискатель выдержит тест, подготовленный в соответствии с Приложением I.

(г). Сертификат, выданный органами, указанными в пункте (а), должен соответствовать образцу, установленному в Приложении I-A.

5. В статью 6 (1) должен быть добавлен следующий подпараграф:

страны-члены ЕЭС обязаны обеспечить регулярные проверки (не реже 1 раза в 5 лет) правомочными органами автотранспортных предприятий на предмет их репутации, финансового положения и профессиональной квалификации.

9. После статьи 10 должны быть добавлены следующие статьи:

Статья 10а

Страны-члены ЕЭС обязаны установить систему штрафов за нарушения национальных постановлений, принятых в соответствии с данной Директивой. Такие штрафы должны быть эффективными и соразмерными.

Статья 10б

После 1 октября 1999 года все страны-члены ЕЭС должны признать свидетельства о профессиональной квалификации, соответствующие форме, установленной в Приложении I-A, и выданные правомочными органами, специально назначенными для этой цели каждой страной-членом ЕЭС.

Статья 2

1. Страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые законы, правила и административные нормы, соответствующие данной Директиве, не позднее 1 октября 1999 года, о чем они должны немедленно проинформировать Комиссию.

При принятии странами-членами ЕЭС таких мер, в них должны содержаться ссылки на данную Директиву.

2. Страны-члены ЕЭС обязаны передать Комиссии тексты основных положений национальных законов, которые они приняли в соответствии с данной Директивой.

Статья 3

Настоящая Директива вступает в силу в день публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Статья 4

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Подписано в Люксембурге 1 октября 1998 года.

Приложение I

Список предметов к статье 3(4):

- а. Гражданское право
- б. Торговое право
- в. Социальное право
- г. Налоговое право
- д. Хозяйственное и финансовое управление предприятием
- е. Доступ на рынок
- ж. Технические стандарты и аспекты деятельности
- з. Безопасность дорожного движения.

Приложение II

Организация экзамена

1. Государства-члены ЕЭС обязаны организовать проведение письменного экзамена, в дополнение к которому возможно проведение устного экзамена, чтобы выяснить, имеет ли соискатель достаточный уровень знаний по предметам, перечисленным в части I.
 - (а). Письменный экзамен должен состоять из двух тестов. Минимальное время проведения каждого теста – 2 часа.

ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ. ДОСТУП НА РЫНОК

Постановление Совета ЕС № 881/92 от 26 марта 1992 года «О перевозках товаров по автодорогам государств-членов ЕЭС или при пересечении территории одной или более стран»

Преамбула

Установление единой транспортной политики включает в себя, в числе прочего, формулирование общих правил перевозки товаров по автодорогам стран Евросоюза.

Исходя из Договора о создании Европейского Экономического Сообщества и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Статья 1

1. Данное Постановление должно применяться к международным грузоперевозкам по автодорогам Сообщества.
2. В случае перевозок из страны-члена ЕЭС в страну, не являющуюся членом ЕЭС, и наоборот, данное Положение применимо только к той части перевозки, погрузки и выгрузки, которые проходят по территории стран-членов ЕЭС после заключения необходимых соглашений между Сообществом и странами, не входящими в Сообщество.

Статья 2

Согласно данному Постановлению:

- «транспортное средство» означает грузовой автомобиль, зарегистрированный в стране-члене ЕЭС, используемый исключительно для перевозки грузов.
- «международная перевозка» означает:
 - путь, пройденный транспортным средством от пункта отправления до пункта назначения, которые расположены в двух различных странах-членах ЕЭС, с/или без транзита через другие страны-члены ЕЭС или страны, не являющиеся членами ЕЭС;
 - путь, пройденный транспортным средством из страны-члена ЕЭС в страну не члена ЕЭС, и, наоборот, с/или без транзита через другие страны-члены ЕЭС или страны, не являющиеся членами ЕЭС;
 - путь, пройденный транспортным средством между странами не членами ЕЭС, с транзитом через территорию одной или более стран-членов ЕЭС;
 - путь без загрузки (порожний) вместе с такой перевозкой.

Статья 3

1. Международная перевозка должна производиться в соответствии с разрешением Сообщества.

2. Разрешение Сообщества на осуществление транспортных операций должно выпускаться каждой страной-членом ЕЭС и выдаваться любому перевозчику, который:
 - признан в стране-члене ЕЭС (далее – страна регистрации) в соответствии с законодательством этой страны;
 - в соответствии с законодательством Сообщества и данной страны правомочен выполнять международные автоперевозки.

Статья 4

Разрешение Сообщества (статья 3) должно заменить документ, выдаваемый правомочными органами стран, в которых такой документ существует, подтверждающий, что перевозчик получил разрешение на осуществление международных автоперевозок.

Статья 5

1. Разрешение Сообщества (статья 3) будет выдаваться правомочными органами в стране регистрации.
2. Страна-член ЕЭС обязана выпустить разрешение в соответствии с оригиналом Сообщества, которое должно храниться на транспортном предприятии, и количество заверенных копий должно соответствовать количеству всех автомашин, работающих на данном предприятии.
3. Разрешение должно соответствовать образцу, приведенному в Приложении I, в котором также сформулированы условия его использования.
4. Разрешение выдается на имя предприятия, и не может передаваться третьему лицу. Заверенная копия должна храниться в автомашине и предъявляться по первому требованию инспектора.

Статья 6

Разрешение имеет срок действия 5 лет, и может продлеваться.

Статья 8

Правомочные органы могут отказать в выдаче или отозвать разрешение, если предприятие:

- более не соответствует условиям, перечисленным в статье 3 (2);
- сообщило неверную информацию в отношении данных, требуемых для получения разрешения.

В случае серьезных нарушений или повторяющихся незначительных нарушений правил перевозки, правомочные органы страны регистрации могут, в числе прочего, временно или частично приостановить действие разрешения.

Статья 10

До 31 января текущего года страны-члены ЕЭС обязаны сообщить Комиссии количество транспортных предприятий, имеющих разрешение на 31 декабря предыдущего года, и количество заверенных копий по количеству работающих автомашин.

Статья 12

Отменяются:

- Постановление Совета (ЕЕС) № 3164/76;
- Статья 4 Директивы Совета 75/130/ЕЕС от 17 февраля 1975 года об установлении общих правил для определенных типов комбинированных перевозок между странами-членами ЕЭС;
- Директива Совета 65/269/ЕЕС от 13 мая 1965 года о стандартизации определенных правил, разрешающих перевозки по автодорогам стран-членов ЕЭС;
- Директива Совета 80/48/ЕЕС от 20 декабря 1979 года о согласовании пропускной способности при автотеперевозке грузов между странами-членами ЕЭС.

Статья 14

Страны-члены ЕЭС должны сообщить Комиссии о мерах, которые они принимают для введения в действие настоящего Постановления.

Статья 15

Данное Постановление вступает в силу на следующий день после публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Начало применения – 1 января 1993 года. (Вступает в действие с 1 января 1993 года).

Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 26 марта 1992 года.

Приложение I, часть А

Образец разрешения на международные автоперевозки

Приложение II

Типы перевозок, которые должны быть исключены из любого разрешения Сообщества и из любого разрешения на перевозки:

1. Перевозка почты.
2. Перевозка транспортным средством, имеющим неисправность или повреждение.
3. Перевозка грузов автомобилями, разрешенный вес которых, включая прицеп, не превышает 6 т, или разрешенная коммерческая нагрузка, включая прицеп, не превышает 3,5 т.
4. Перевозка грузов транспортными средствами, при условии, что выполнены следующие требования:
 - а) перевозимый груз должен быть собственностью предприятия или должен быть продан, куплен, сдан или взят в аренду, произведен, обработан или отремонтирован предприятием;
 - б) целью поездки должна быть перевозка грузов на/или с предприятия;
 - в) транспортное средство, используемое для такой перевозки, должно управляться служащими предприятия;
 - г) транспортные средства, перевозящие грузы, должны быть собственностью предприятия, приобретены в рассрочку или арендованы, причем в этом случае они должны соответствовать положениям Директивы Совета 84/647/ЕЕС от 19 декабря 1984 года об использовании автомобилей, арендованных без водителей, для перевозки грузов по автомобильным дорогам;
 - д) перевозка должна быть вспомогательной на фоне общей деятельности предприятия.
5. Перевозка медикаментов, оборудования и т.п., необходимых для медицинских целей при несчастных случаях, например, при стихийных бедствиях.

**Постановление Европарламента
и Совета ЕС № 484/2002 от 1 марта 2002 года
«О поправках к Постановлениям Совета ЕС №№ 881/92 и 3118/93
о введении водительских свидетельств»**

Преамбула

Согласно Постановлению № 881/92 международные перевозки грузов по автомобильным дорогам возможны при наличии разрешения Сообщества, т.е. единого документа.

Отсутствие сходного единого документа, удостоверяющего список водителей транспортных средств, вовлеченных в такие перевозки, не дает возможность странам-членам ЕЭС проверить, законно ли наняты водители из стран, не являющихся членами ЕЭС.

Для ограничения сферы применения настоящего Постановления в отношении водителей из стран, не являющихся членами ЕЭС, необходимо ввести водительские свидетельства и, соответственно, принять решение, на основании оценки Комиссии, о необходимости расширения данного Постановления.

В ряде случаев водители из стран, не являющихся членами ЕЭС, принимают на работу с нарушением национального законодательства стран, где зарегистрировано транспортное предприятие. Такие незаконно нанятые водители часто работают в опасных условиях, оплачиваются по более низкой ставке, что ведет к ухудшению дорожной безопасности.

Правомочные органы не могут контролировать условия работы незаконно нанятых водителей.

Странам-членам ЕЭС требуется время, чтобы напечатать и распространить новые свидетельства, поэтому им будет предоставлено достаточно времени для принятия необходимых мер для введения в действие настоящего Постановления.

Соответственно, в Постановление (ЕЕС) № 881/92 будут внесены поправки, а также в Постановление (ЕЕС) № 3118/93 будет внесена поправка об обязанности всех водителей, не являющихся гражданами стран-членов ЕЭС, иметь водительские свидетельства.

Исходя из статьи 71 Договора, подписанного Евросоюзом, на основании предложений Комиссии, согласно мнению экономического и социального комитетов, а также после консультаций с Комитетами в регионах и в соответствии с процедурой, устанавливаемой в статье 251 Договора 3, было принято следующее Постановление.

Статья 1

В Постановление № 881/92 вносятся следующие поправки:

2. В статью 3:

(а) параграф 1 должен быть заменен следующим:

1. Для выполнения международных перевозок выдается разрешение Сообщества вместе с водительским свидетельством, если водитель не является гражданином страны-члена ЕЭС.

(б) должен быть добавлен параграф:

3. Водительское свидетельство выдается страной-членом ЕЭС в соответствии со статьей 6 любому перевозчику:
 - если он имеет разрешение Сообщества;
 - если в стране-члене ЕЭС законно нанимают и используют водителей, не являющихся гражданами стран-членов ЕЭС, в соответствии с условиями работы и профессиональной подготовкой, установленными в этой стране:
 - законами, правилами и административными положениями;
 - коллективными соглашениями в соответствии с правилами, применяемыми в данной стране.
3. В статье 4 настоящий текст становится параграфом 1 и добавляется следующий параграф:
 2. Водительское свидетельство (статья 3) должно подтверждать, что для автоперевозки, на которую распространяется разрешение Сообщества, водитель, не являющийся гражданином страны-члена ЕЭС, нанят предприятием в соответствии с законами, правилами и административными положениями, коллективными соглашениями, применяемыми в стране, где зарегистрировано предприятие, и в соответствии с условиями работы и профессиональной подготовкой водителей, выполняющих автоперевозку.
4. В статью 5 должен быть добавлен следующий параграф:
 5. Разрешение Сообщества выдается на 5 лет с последующим продлением.
5. Статья 6 должна быть заменена следующей:

Статья 6

 1. Водительское свидетельство (статья 3) выдается правомочными органами страны-члена ЕЭС, в которой зарегистрировано транспортное предприятие.
 2. Водительское свидетельство должно выдаваться страной-членом ЕЭС по запросу владельца разрешения Сообщества каждому водителю, не являющемуся гражданином страны-члена ЕЭС, который нанят предприятием в соответствии с законами, правилами и административными положениями, коллективными соглашениями, применяемыми в стране, где зарегистрировано предприятие, в соответствии с условиями работы и профессиональной подготовкой водителей, принятых в данной стране. Каждое водительское свидетельство должно подтверждать, что водитель нанят в соответствии с условиями, перечисленными в статье 4.
 3. Водительское свидетельство должно соответствовать образцу, данному в Приложении III, в котором также приводятся условия его использования. Страны-члены ЕЭС обязаны предпринять необходимые меры для предотвращения подделок водительских свидетельств.
 4. Заверенная копия водительского свидетельства должна храниться у перевозчика и предъявляться по первому требованию инспектора.
6. В статье 7 настоящий текст становится параграфом 1, и добавляется следующий параграф:
 2. Правомочные органы страны-члена ЕЭС должны регулярно подтверждать путем проведения ежегодных проверок не менее 20% действующих свидетельств на предмет выполнения условий, перечисленных в статье 3(3).
7. Статья 8 должна быть заменена следующей:

Статья 8

 1. Если условия, перечисленные в статье 3 (2) и 3 (3) не выполняются, то правомочные органы страны-члена ЕЭС, где зарегистрировано предприятие, могут отказать в выдаче или продлении разрешения Сообщества или водительского свидетельства.

Статья 2

В статью 1 Постановления (ЕЕС) № 3118/93 вносятся следующие поправки:

2. Следующий подпараграф должен быть добавлен к параграфу 2:
 - если водитель не является гражданином страны-члена ЕЭС, то он должен иметь водительское свидетельство в соответствии с условиями, перечисленными в Постановлении (ЕЕС) № 881/92.

Статья 3

Страны-члены ЕЭС обязаны информировать Комиссию о мерах, которые они принимают для введения в действие настоящего Постановления.

Статья 4

Данное Постановление вступает в силу в день публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Начало применения – 19 марта 2003 года.

Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 1 марта 2002 года.

Приложение III

Образец водительского свидетельства

**Постановление Совета ЕС № 3118/93 от 25 октября 1993 года
«Условия, при которых перевозчики–нерезиденты стран–членов ЕЭС
могут осуществлять национальные автоперевозки
на территории государств–членов ЕЭС»**

Преамбула

В соответствии со статьей 75 (1) (б) Договора установление общей транспортной политики влечет за собой, в числе прочего, создание условий, при которых лица, не являющиеся резидентами стран-членов ЕЭС, могут осуществлять транспортные перевозки на территории стран-членов ЕЭС.

Данное Положение подразумевает снятие всех ограничений на основании постоянного места проживания лиц, осуществляющих такую перевозку, или факта регистрации в другой стране-члене ЕЭС.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Статья 1

1. Любой автоперевозчик, имеющий разрешение Сообщества, выданное на основании Положения (ЕЕС) № 881/92, имеет право, на основании данного Положения, осуществлять на временной основе национальные автоперевозки в другой стране-члене ЕЭС (далее – «каботаж» и «страна пребывания»), не имея зарегистрированного офиса или другого учреждения.
2. Любой перевозчик, имеющий право согласно законодательству своей страны выполнять транспортные операции, упомянутые в пунктах 1, 2 и 3 Приложения к Первой Директиве, должен получить разрешение согласно данному Положению на проведение каботажных операций.

Статья 2

1. Исходя из положений, определяемых статьей 12, каботажные операции должны проводиться с 1 января 1994 года по 30 июня 1998 года в рамках каботажных квот Сообщества. Каботажные квоты составляют 30 000 каботажных разрешений, выдаваемых на два месяца, и, начиная с 1 января 1995 года, их количество будет ежегодно увеличиваться на 30%. Образец каботажного разрешения приведен в Приложении I.
2. По просьбе страны-члена ЕЭС, направленной до 1 ноября каждого года, вместо каботажного разрешения могут выдаваться два краткосрочных разрешения, каждое сроком на 1 месяц. Образец краткосрочного разрешения приведен в Приложении II.

Статья 3

1. Каботажное разрешение (статья 2) дает право получателю на проведение каботажных операций.
2. Каботажные разрешения будут распределяться Комиссией по странам-членам ЕЭС и выдаваться перевозчикам правомочными органами или другими учреждениями в стране регистрации. На них должен быть хорошо различимый знак страны регистрации.

3. Каботажное разрешение выдается на имя перевозчика, который не имеет право передавать его третьему лицу. Каждое разрешение может использоваться только для одной автомашины.
4. Каботажное разрешение должно предъявляться по первому требованию инспектора.

Статья 4

В регистрационной ведомости должны быть отражены все транспортные операции, проводимые в соответствии с каботажным разрешением. Данные ведомости должны сдаваться в правомочные органы вместе с разрешением в течение 8 дней после окончания срока действия разрешения.

Образец регистрационной ведомости приводится в Приложении III.

Статья 5

1. В конце каждого квартала (в течение 3-х месяцев), причем этот срок может быть сокращен Комиссией до одного месяца (статья 7), правомочные органы каждой страны-члена ЕЭС обязаны сдать Комиссии данные о каботажных перевозках за квартал в перевезенных тоннах и тонно-километрах. Образец доклада приводится в Приложении IV.
2. Комиссия обязана как можно скорее выслать странам-членам ЕЭС общие положения на основании данных, полученных согласно параграфу 1.

Статья 6

1. Проведение каботажных транспортных операций должно подчиняться законам, правилам и административным положениям страны пребывания по следующим данным:
 - (а) ставки и условия транспортного контракта;
 - (б) вес и размер автомашины;
 - (в) требования к перевозке некоторых категорий грузов, например, опасных грузов, животных, скоропортящихся продуктов и т.д.;
 - (г) время в пути и время отдыха;
 - (д) НДС на транспортное обслуживание.

Статья 8

2. Правомочные органы страны пребывания уполномочены применять штрафные санкции, без ущерба для судебного судопроизводства, к перевозчикам-нерезидентам, если они нарушили положения данного Постановления, законодательство Сообщества или национальное транспортное законодательство на его территории во время каботажной перевозки.
3. Штрафные санкции, в числе прочего, подразумевают предупреждения или, в случае серьезных и повторяющихся нарушений, временное запрещение на каботажную перевозку на территории страны пребывания, где были зафиксированы данные нарушения.

Статья 9

Страна-член ЕЭС обязана гарантировать право любого заявителя или обладателя разрешения на обжалование решения об отказе в выдаче или отзыве разрешения, а также любых других штрафных санкций правомочных органов страны регистрации или страны пребывания.

Статья 10

Для внедрения настоящего Положения страны-члены ЕЭС должны принять законы, правила и административные положения, о чем обязаны информировать Комиссию.

Статья 11

Каждые 2 года, начиная с 30 июня 1996 года, Комиссия обязана представлять доклад о применении данного Постановления.

Статья 12

1. Настоящее Постановление вступает в силу 1 января 1994 года.
2. Разрешения Сообщества и система квот на каботажные операции (статья 2) должны перестать применяться с 1 июля 1998 года.
3. С этой даты любой перевозчик-нерезидент, соответствующий условиям статьи 1, должен быть внесен в список перевозчиков другой страны-члена ЕЭС на временной основе и без количественных ограничений, не имея зарегистрированного офиса или другого учреждения в этой стране.

Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Люксембурге 25 октября 1993 года.

Приложение I

- (а). Образец каботажного разрешения на национальные перевозки для перевозчиков-нерезидентов.
- (б). Общие положения (вторая страница разрешения).

Приложение II

- (а). Образец краткосрочного каботажного разрешения на национальные перевозки для перевозчиков-нерезидентов.
- (б). Общие положения (вторая страница разрешения).

Приложение III

Образец регистрационной ведомости.

Приложение IV

Образец для заполнения данных о каботажных перевозках за квартал в перевезенных тоннах и тонно-километрах.

**Директива Совета ЕС № 84/647/ЕЕС от 19 декабря 1984 года
«Об использовании арендованных автомобилей без водителей
для перевозки грузов»**

Преамбула

С точки зрения макроэкономики, использование арендованных автомобилей позволяет в определенных ситуациях достичь оптимального распределения ресурсов путем ограничения неэкономных производственных факторов. Такая возможность вносит элемент гибкости в организацию перевозок и, таким образом, увеличивает производительность автотранспортных предприятий.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Статья 1

Согласно настоящей Директиве:

- «автомобиль» означает грузовик, прицеп, полуприцеп или комбинацию из автомобилей, предназначенных исключительно для перевозки грузов;
- «арендованный автомобиль» означает любое транспортное средство, которое за оплату и на установленный период используется предприятием, занимающимся автоперевозками, на основании контракта с предприятием, предоставляющим автомобили в аренду.

Статья 2

Каждая страна-член ЕЭС обязана разрешить использовать на своей территории арендованные автомобили, взятые на предприятиях другой страны-члена ЕЭС, при условии, что:

- 1) автомобиль зарегистрирован или введен в эксплуатацию в соответствии с законами данной страны-члена ЕЭС;
- 2) договор относится только к аренде автомобиля без водителя;
- 3) арендованный автомобиль находится в исключительном распоряжении предприятия, арендующего его на весь период действия договора аренды;
- 5) в автомобиле должны находиться следующие документы:
 - договор об аренде или заверенная выписка из договора с указанием имени арендодателя и арендатора, датой, сроком действия договора и номером автомашины;
 - договор о найме на работу или заверенная выписка из него с указанием имени нанимателя, имени работника, даты и срока действия договора или платежная расписка, если водитель не является арендатором автомобиля.

Статья 5

Настоящая Директива не влияет на применение правил, касающихся:

- организации рынка автоперевозок для арендованных автомобилей;
- цен и условий автоперевозок;
- формирования цен аренды;
- импорта автомобилей.

Статья 7

Не позднее 30 июня 1986 года все страны-члены ЕЭС должны принять меры для исполнения настоящей Директивы и информировать об этом Комиссию.

Статья 9

Данная Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 19 декабря 1984 года.

Постановление Совета ЕС № 3916/90 от 21 декабря 1990 года «О мерах на случай кризиса на рынке автоперевозок»

Преамбула

Необходимо ввести механизм защиты от любых серьезных нарушений на рынке автоперевозок и их исправления.

Необходимо ввести положения для преодоления кризиса, определить природу таких действий, процедуру принятия решений и обеспечить получение данных.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Статья 1

Настоящее Постановление относится к рынку международных автоперевозок на территории Сообщества между странами-членами ЕЭС.

Статья 2

Согласно данному Постановлению «кризис» означает существование специфических проблем на рынке, определенном в статье 1, а также серьезное и продолжительное превышение предложения над спросом, которое подразумевает серьезную угрозу финансовой стабильности и выживанию значительного числа автоперевозчиков при условии, что краткосрочные и среднесрочные прогнозы рынка не предполагают никаких значительных и длительных улучшений.

Статья 3

Комиссия обязана собрать все необходимые данные для изучения рынка и обнаружения возможного кризиса.

Статья 4

1. Если страна-член ЕЭС предполагает существование кризиса, то она может обратиться к Комиссии с просьбой о расследовании.
2. Для того чтобы Комиссия могла оценить ситуацию, страна-член ЕЭС должна обеспечить ее соответствующей оперативной информацией.
3. После получения такого запроса Комиссия обязана немедленно проконсультироваться с Комитетом (статья 5).
4. Если после консультаций с Комитетом Комиссия приходит к выводу о существовании кризиса, то она может принять меры для предотвращения дальнейшего распространения кризиса путем ограничения

деятельности действующих перевозчиков и запрещения выхода на рынок новых перевозчиков.

Такое решение должно быть принято в течение 30 дней после получения запроса.

Эти меры могут оставаться в силе на срок до 6 месяцев и могут 1 раз продлеваться на такой же период.

Статья 5

Комиссии должен помогать Консультативный Комитет, состоящий из представителей стран-членов ЕЭС под председательством Комиссии.

Задачей Комитета является:

- следить за ситуацией на транспортном рынке и консультировать Комиссию на эту тему;
- консультировать Комиссию, по запросу, о сборе данных (статья 3);
- консультировать Комиссию о любом запросе стран-членов ЕЭС (статья 4 (1));
- консультировать Комиссию о мерах, предлагаемых для разрешения кризиса, и, в частности, о практическом применении таких мер.

Статья 7

Не позднее 31 декабря 1995 года Комиссия должна представить Европейскому Парламенту и Совету доклад о введении настоящего Постановления со всеми необходимыми предложениями.

Статья 8

Настоящее Постановление вступает в силу 1 января 1991 года.

Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 21 декабря 1990 года.

ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ. ДОСТУП НА РЫНОК

Постановление Совета ЕС № 684/92 от 16 марта 1992 года «Об общих правилах международных пассажирских перевозок»

Преамбула

В соответствии со статьей 75 (1) (а) Договора установление общей транспортной политики влечет за собой, в числе прочего, формулирование общих правил для международных пассажирских автоперевозок.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Часть I Общие положения

Статья 1

Область применения

1. Настоящее Постановление должно применяться для международных пассажирских автоперевозок на территории стран-членов ЕЭС в соответствии с их законами при использовании транспортных средств, зарегистрированных в данной стране и предназначенных, в силу конструкции или оборудования, для перевозки 9 и более человек, включая водителя.

Статья 2

Определения

На основании данного Постановления применяются следующие определения:

1. Регулярные рейсы:
 - 1.1 Регулярные рейсы – это рейсы, которые обеспечивают перевозку пассажиров с определенными интервалами по определенным маршрутам, при этом посадка и высадка пассажиров производятся на строго определенных остановках.
 - 1.2 Рейсы, организованные для перевозки определенной категории пассажиров, называются «специальные регулярные рейсы». В их число входят:
 - (а) перевозка рабочих от дома до работы;
 - (б) перевозка школьников и студентов до места обучения;
 - (в) перевозка солдат и членов их семей между страной происхождения и районом расположения казарм;
 - (г) городские перевозки в приграничных районах.
2. Челночные рейсы:
 - 2.1 Челночные рейсы – это рейсы, при которых производятся повторяющиеся перевозки пассажиров,

собранных заблаговременно и перевозимых из одного определенного места в другое. «Место отправления» и «место назначения» означают, соответственно, места, где рейс начинается и заканчивается, при этом радиус передвижения составляет около 50 км.

- 2.2 Челночные рейсы с предоставлением удобств включают в себя, кроме перевозки, размещение не менее 80% пассажиров с/без питания в месте назначения или где необходимо во время рейса. Пассажиры должны находиться в месте назначения не менее 2-х ночей.
3. Нерегулярные рейсы:
 - 3.1 Нерегулярные – это рейсы, не попадающие под определение регулярных и челночных рейсов.
4. Транспортные операции за собственный счет:
Это операции, проводимые некоммерческим предприятием или предприятием для своих работников, при условии, что:
 - транспортные перевозки – это дополнительная деятельность предприятия;
 - транспортные средства являются собственностью предприятия или взяты в аренду на долгосрочной основе, и за рулем находятся работники данного предприятия.

Статья 3

Свобода выполнения рейсов

1. Любому перевозчику обязаны разрешить выполнять рейсы, определенные в статье 2, без дискриминации на основании национальности или места регистрации, если перевозчик:
 - имеет разрешение страны, где зарегистрировано предприятие, выполнять регулярные, челночные или нерегулярные рейсы;
 - соответствует всем условиям, сформулированным в правилах Сообщества по разрешению на осуществление национальных и международных пассажирских автоперевозок;
 - соответствует законным требованиям по безопасности движения для данных транспортных средств и их водителей.
2. Любая перевозка за свой счет должна быть разрешена без дискриминации на основании национальности или места регистрации, если она:
 - имеет разрешение страны, где зарегистрировано предприятие, выполнять регулярные, челночные или нерегулярные рейсы;
 - соответствует законным требованиям по безопасности движения для данных транспортных средств и их водителей.

Часть II

Регулярные, челночные рейсы без предоставления удобств и другие рейсы, для которых необходимо разрешение

Статья 5

Разрешение

1. Разрешение должно быть выдано от имени транспортного предприятия, оно не может быть передано третьему лицу. Однако перевозчик, получивший разрешение, может передать его субконтрактору, при условии, что название предприятия и его роль как субконтрактора отмечены в разрешении.
2. Срок действия разрешения не должен превышать 5 лет для регулярных рейсов и 2 года для челночных рейсов без предоставления удобств.
3. В разрешении должно быть отражено следующее:
 - (а) тип рейса;
 - (б) маршрут, с указанием места отправления и места назначения;
 - (в) срок действия;
 - (г) для регулярных рейсов – остановки и расписание.

Статья 6

Передача на рассмотрение заявки на получение разрешения

1. Заявка на получение разрешения должна подаваться правомочным органом страны-члена ЕЭС, на чьей территории находится место отправления (далее – выдающие разрешения). При регулярных рейсах место отправления означает один из терминалов.
2. Заявка должна соответствовать образцу, выработанному Комиссией после консультаций стран-членов ЕЭС.

Статья 7

Процедура выдачи разрешения

1. Разрешение выдается по соглашению всех стран-членов ЕЭС, на чьей территории производится посадка и высадка пассажиров.
4. В выдаче разрешения может быть отказано, если:
 - заявитель не может обеспечить перевозку с имеющимся оборудованием;
 - в прошлом не соблюдал национальное и международное дорожное законодательство, в частности, условия и требования к международным пассажирским автоперевозкам, или допустил серьезные нарушения законодательства по безопасности движения;
 - в случае обращения за продлением, условия разрешения не были выполнены.

Статья 10

Обязанности перевозчиков

2. Перевозчик обязан обеспечить доступ пассажиров к информации о маршруте, остановках автобуса, расписании, стоимости и условиях проезда.

Часть III

Нерегулярные рейсы; челночные с предоставлением удобств и другие виды рейсов, исключенные из разрешения

Статья 11

Контрольные документы

2. Контрольные документы должны состоять из форм с описанием рейса и их перевода.
4. Форма с описанием рейса должна содержать следующее:
 - (а) тип рейса;
 - (б) основной маршрут;
 - (в) при рейсе с предоставлением удобств – длительность, даты или дни отъезда и возвращения, места отправления и назначения, места посадки и высадки пассажиров;
 - (г) данные перевозчика(ов).

Часть V

Контроль и штрафные санкции

Статья 14

Билеты

1. Пассажиры регулярных, за исключением специальных или челночных, рейсов обязаны на протяжении всего пути сохранять билеты, в которых должны быть указаны:
 - места отправления и назначения и, по возможности, обратные билеты;
 - срок действия билета;
 - цена, а в случае рейса с предоставлением удобств – общая цена, включая размещение и условия размещения.

Билет должен предъявляться по первому требованию инспектора.

Статья 15

Инспекция на дороге и на предприятиях

1. Документы на разрешение должны находиться в транспортном средстве и предъявляться по первому требованию инспектора.
2. В контексте применения данного Постановления инспектора имеют право:
 - проверять книги и другую документацию, касающуюся деятельности транспортного предприятия;
 - снимать копии с документов;
 - иметь доступ к недвижимости предприятия и транспортным средствам;
 - требовать любую информацию, содержащуюся в книгах, документах и базах данных.

Статья 16

Взаимопомощь

1. Страны-члены ЕЭС обязаны по просьбе других стран предоставлять следующую информацию:
 - о нарушениях положений настоящего Постановления и других правил Сообщества в области международных пассажирских перевозок, совершенных на их территории перевозчиком из другой страны-члена ЕЭС, и наложенном штрафе;
 - о штрафах, наложенных на их собственных перевозчиков за нарушения, совершенные на территории других стран-членов ЕЭС.
2. Правомочные органы могут изъять разрешение, если его обладатель не выполняет условия, на основании которых было выдано разрешение.
3. Правомочные органы должны запретить проведение пассажирских перевозок оператору, который часто нарушает правила безопасности движения.

Статья 19

Применение

Страны-члены ЕЭС обязаны до 1 июня 1992 года после консультаций с Комиссией принять меры, необходимые для введения в действие настоящего Постановления, и информировать об этом Комиссию.

Статья 20

Доклад Комиссии и предложения

1. До 1 июля 1995 года Комиссия обязана доложить Совету о применении настоящего Постановления.

Статья 21

Отмена

Постановления №№ 117/66/ЕЕС, 516/72 и № 517/72 отменяются.

Статья 22

Вступление в силу и применение

Данное Постановление вступает в силу на третий день после публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Данное Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 16 марта 1992 года.

Приложение

Рейсы, указанные в статье 2 (3.10) (г)

**Постановление Совета ЕС № 11/98 от 11 декабря 1997 года
«Дополнения к Постановлению ЕС № 684/92 об общих правилах для международных
пассажирских автоперевозок»**

Преамбула

В соответствии со статьей 75 (1) (б) Договора установление общей транспортной политики влечет за собой, в числе прочего, формулирование общих правил для международных пассажирских автоперевозок.

Такие правила содержатся в Постановлении Совета (ЕЕС) № 684/92 от 16 марта 1992 года об общих правилах для международных пассажирских автоперевозок.

На основании статьи 75 (1) Договора, подписанного Евросоюзом, предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, а также в соответствии с процедурой, устанавливаемой в статье 189с, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Статья 1

В Постановление (ЕЕС) № 684/92 вносятся следующие поправки:

(1). Статья 2:

- в пункт 1.1 должен быть добавлен следующий подпараграф: «На регулярные рейсы не должны влиять никакие корректировки условий работы»;
- параграф (г) пункта 1.2 отменяется;
- пункт 2 отменяется;
- пункт 3.1 заменяется на следующий:

3.1 Нерегулярные рейсы – это рейсы, которые не попадают под определение регулярных рейсов, включая специальные, и которые, прежде всего, характеризуются тем фактом, что перевозятся группы пассажиров, собранные по инициативе самого перевозчика или заказчиком;

- пункт 3.2 отменяется;
- пункт 4 заменяется следующим:

4. Транспортные операции за собственный счет.

Транспортные операции за собственный счет – это перевозки, осуществляемые с некоммерческой и не приносящей прибыль целью физическим или юридическим лицом, при условии, что:

- транспортная деятельность является вспомогательной;
- используемые транспортные средства являются собственностью физического или юридического лица или взяты в долгосрочную аренду и управляются сотрудником юридического лица или самим физическим лицом.

(3). Следующая статья должна быть дополнена:

Статья 3а

Лицензия Сообщества

1. Для выполнения международных пассажирских автоперевозок каждый перевозчик должен

- иметь лицензию Сообщества, выданную правомочным органом страны-члена ЕЭС, в которой зарегистрировано предприятие, в соответствии с образцом, приведенным в Приложении.
3. Лицензия Сообщества должна выдаваться на имя перевозчика и не может передаваться другому лицу. Заверенная копия должна храниться в автобусе и предъявляться по первому требованию инспектора.
 4. Лицензия выдается на срок до 5 лет, и может продлеваться.
 7. При невыполнении условий, обозначенных в статье 3 (1), правомочные органы страны-регистрации могут отказать в выдаче или продлении лицензии.
 8. Страны-члены ЕЭС обязаны гарантировать право на подачу апелляции против решения правомочного органа об отказе в выдаче или отзыве лицензии.
 9. Ежегодно, не позднее 31 января, страны-члены ЕЭС должны сообщать Комиссии количество перевозчиков, имеющих лицензию Сообщества по состоянию на 31 декабря предыдущего года, и количество заверенных копий, соответствующих количеству курсирующих автобусов.
- (5). Название Части II должно быть заменено на «Регулярные рейсы, для которых необходимо получение разрешения»
- (6). Статья 5:
- во втором подпараграфе параграфа 1 первое предложение заменяется следующим:
«В случае, если предприятия связаны с выполнением регулярных рейсов, разрешение должно выдаваться на имя всех предприятий».
 - в параграфе 2 первое предложение должно быть заменено следующим:
 2. Срок действия разрешения не должен превышать 5 лет.
 - параграф 3 должен быть заменен следующим:
 - (г) остановки и расписание.
 - параграф 5 должен быть заменен следующим:
 5. Разрешение дает право их владельцам на выполнение регулярных рейсов на территории всех стран-членов ЕЭС, через которые проходит маршрут следования.
- (7). В статью 6 вносятся следующие дополнения:
1. Заявка на разрешение проведения регулярных рейсов подаётся правомочным органом стран-членов ЕЭС, на территории которых расположен пункт отправления. Пункт отправления означает «один из терминалов».
- (8). Статья 7 заменяется следующей:
- Статья 7*
Процедура выдачи разрешений
1. Разрешение выдается по соглашению с властями всех стран-членов ЕЭС, на чьих территориях садятся или выходят пассажиры. Орган, выдающий такие разрешения, так же, как и правомочные органы стран-членов ЕЭС, через чью территорию пассажиры следуют транзитом без посадки и высадки, обязан передать властям копию разрешения вместе с копиями других документов и налогового сбора.
 4. В выдаче разрешения отказывается, если:
 - (а) заявитель не может обеспечить перевозку с имеющимся оборудованием;
 - (б) в прошлом не соблюдал национальное и международное дорожное законодательство, в частности, условия и требования к международным пассажирским автоперевозкам, или допустил серьезные нарушения законодательства по безопасности движения;
 - (в) в случае обращения за продлением, если условия разрешения не были выполнены;
 - (г) доказано, что рассматриваемая услуга будет представлять угрозу для уже существующих (разрешенных) регулярных рейсов, за исключением тех случаев, когда такие рейсы совершаются только одним или группой перевозчиков;
 - (е) страна-член ЕЭС на основании детального анализа решает, что рассматриваемая услуга серьезно повлияет на конкурентоспособность железнодорожных перевозок.
 Тот факт, что перевозчик предлагает более низкую цену, чем другие, или что на данном участке уже

работают другие автоперевозчики, не может сам по себе являться причиной для отказа в выдаче разрешения.

(10). Статья 9 (4) отменяется.

(11). Заголовок части III заменяется следующим: «Нерегулярные и другие виды рейсов, исключенные из разрешения»

(12). Статья 11 должна быть заменена следующей:

Статья 1

Форма с описанием рейса

1. Услуги, описанные в статье 4(1), предоставляются согласно форме с описанием рейса.
2. Перевозчик должен заполнять форму перед каждым рейсом.
3. В форме должно быть отражено следующее:
 - тип рейса;
 - основной маршрут;
 - данные перевозчика(ов).
4. Бланки форм с описанием маршрута выдаются правомочными органами стран-членов ЕЭС по месту регистрации предприятий или другими уполномоченными органами.
5. В соответствии со статьей 16а Комиссия должна разработать образец формы и методы ее использования.

(16). Следующая статья должна быть дополнена:

Статья 16а

Для выполнения процедур, изложенных в настоящей статье, Комиссии должен содействовать консультативный комитет, сформированный согласно Постановлению Совета № 12/98 от 11 декабря 1997 года, формулирующий условия, при которых перевозчики-нерезиденты могут выполнять национальные пассажирские автоперевозки на территории страны-члена ЕЭС, и возглавляемый представителем Комиссии.

Представитель Комиссии обязан передать комитету проект мер, которые необходимо предпринять.

(19). Приложение заменяется на Приложение данного Постановления.

Статья 2

До 11 декабря 1998 года страны-члены ЕЭС обязаны, после консультаций с Комиссией, принять необходимые меры по введению в действие данного Положения и информировать об этом Комиссию.

Статья 3

Не позднее 31 декабря 1999 года Комиссия обязана доложить Европейскому Парламенту и Совету о результатах применения настоящего Постановления.

Статья 4

Вступление в силу и применение

Настоящее Постановление вступает в силу на следующий день после публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Данное Постановление должно применяться после 11 декабря 1998 года, за исключением статьи 1(3), которая вступает в силу с 11 июня 1999 года.

Настоящее Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 11 декабря 1997 года.

Приложение

Образец лицензии на международные пассажирские автоперевозки

**Постановление Комиссии ЕС № 2121/98 от 2 октября 1998 года
«Подробные правила применения Постановлений Совета ЕС №№ 684/92 и 12/98
в отношении документов
для пассажирских автоперевозок»**

Преамбула

Исходя из Договора о создании Евросоюза, Постановления Совета (ЕЕС) № 684/92 от 16 марта 1992 года об общих правилах международных пассажирских автоперевозок, дополненного Постановлением (ЕС) № 11/98, Постановления Совета (ЕС) № 12/98 от 11 декабря 1997 года, формулирующего условия, при которых перевозчики-нерезиденты могут выполнять национальные пассажирские автоперевозки на территории стран-членов ЕЭС, после консультаций с комитетом, сформированным на основании статьи 10 Постановления (ЕС) № 12/98, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Глава I

Контрольный документ – форма с описанием рейса

Статья 1

1. Контрольный документ – форма с описанием рейса (статья 2 пункт 3.1 Постановления (ЕЕС) № 684/92) должен соответствовать образцу, приведенному в Приложении I настоящего Постановления.
2. Контрольный документ – форма с описанием рейса (статья 2 пункт 3 Постановления (ЕС) № 12/98) должен соответствовать образцу, приведенному в Приложении I настоящего Постановления.
3. Формы с описанием рейса должны быть оформлены в виде книги с 25 листами, в 2-х экземплярах, с отрывными страницами. Каждая книга должна быть пронумерована. Формы также должны быть пронумерованы от 1 до 25. Обложка должна быть выполнена в соответствии с образцом, приведенным в Приложении II настоящего Постановления.

Статья 2

1. Книга (статья 1 (3)) должна выдаваться на имя перевозчика и не может передаваться другому лицу.
2. Форма должна заполняться разборчиво, нестираемыми буквами, в 2-х экземплярах либо перевозчиком, либо водителем перед каждым рейсом. Она действительна в течение всего рейса.
3. Первый экземпляр формы должен храниться в автобусе на протяжении всего рейса, а второй экземпляр – на базе компании.

Статья 4

1. Копии формы с описанием рейса, использованные в качестве контрольного документа для нерегулярных рейсов в форме каботаж, согласно статье 6 Постановления (ЕС) № 12/98, должны быть возвращены перевозчиком в правомочные органы или организации в стране регистрации в соответствии с процедурами, установленными этими органами.

2. В случае специальных регулярных рейсов в виде каботажных, согласно статье 3 Постановления (ЕС) № 12/98, форма с описанием рейса, приведенная в Приложении I настоящего Постановления, должна быть выполнена в виде ежемесячного отчета и возвращена перевозчиком в правомочные органы или организации в стране регистрации в соответствии с процедурами, установленными этими органами.

Статья 6

Контрольные документы должны предъявляться по первому требованию инспектора.

Глава II Разрешения

Статья 7

1. Заявка на получение разрешения на регулярные и специальные регулярные рейсы должна соответствовать образцу, приведенному в Приложении III.
2. В заявке должна содержаться следующая информация:
 - расписание;
 - стоимость проезда;
 - заверенная копия лицензии Сообщества (статья 3а Постановления (ЕЕС) № 684/92);
 - информация о типе и объеме перевозок, которые заявитель планирует выполнить;
 - карта с маршрутом и остановками;
 - расписание движения.

Статья 8

1. Разрешение должно соответствовать образцу, приведенному в Приложении IV настоящего Постановления.
2. Каждое транспортное средство обязано иметь на борту разрешение или заверенную копию разрешения.

Глава III Сертификаты

Статья 9

1. Сертификаты на транспортные операции за собственный счет (статья 2 пункт 4 Постановления (ЕЕС) № 684/92) должны соответствовать образцу, приведенному в Приложении V настоящего Постановления.
3. Каждое транспортное средство на протяжении всего рейса обязано иметь на борту разрешение или заверенную копию разрешения, которые предъявляются по первому требованию инспектора.
4. Срок действия сертификата не должен превышать 5 лет.

Глава IV Сообщение статистических данных

Статья 10

Данные о каботажных перевозках (статья 7 Постановления (ЕС) № 12/98) должны передаваться в виде таблицы в соответствии с образцом, приведенным в Приложении VI настоящего Постановления.

Глава V Окончательные и переходные положения

Статья 11

Постановление (ЕЕС) № 1839/92 с 31 декабря 1999 года отменяется.

Статья 12

Страны-члены ЕЭС могут разрешить, вплоть до 31 декабря 1999 года, использовать формы с описанием рейсов, заявки на разрешение, разрешения и сертификаты, выданные в соответствии с Положением (ЕЕС) № 1839/92, при условии, что в них внесены дополнения, они заполнены разборчиво, являются нестираемыми и соответствуют Постановлениям (ЕЕС) № 684/92, (ЕС) № 12/98 и данному Постановлению. Другие страны-члены ЕЭС обязаны принять данные документы до 31 декабря 1999 года.

Статья 13

Страны-члены ЕЭС обязаны принять меры, необходимые для введения в действие настоящего Постановления, и информировать об этом Комиссию.

Статья 14

Постановление вступает в силу на третий день после публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Постановление должно применяться после 11 декабря 1998 года, за исключением статей 1 (2) и 10, которые вступают в силу с 11 июня 1999 года.

Настоящее Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 2 октября 1998 года.

Приложение I

Образец формы с описанием рейса

Приложение II

Образец книги с формами описания рейса

Приложение III

Образец заявления на получение разрешения

Приложение IV

Образец разрешения

Приложение V

Образец сертификата

Приложение VI

Образец таблицы для передачи данных

(составлен в соответствии со статьей 7.1 Постановления Совета ЕС № 12/98 от 11 декабря 1997 года, формулирующей условия, при которых перевозчики-нерезиденты могут выполнять национальные пассажирские автоперевозки на территории страны-члена ЕЭС).

**Постановление Совета ЕС № 12/98 от 11 декабря 1997 года
«Об условиях, при которых перевозчики–нерезиденты могут выполнять
национальные пассажирские автоперевозки
на территории государства–члена ЕЭС»**

Преамбула

В соответствии со статьей 75 (1) (б) Договора установление общей транспортной политики влечет за собой, в числе прочего, создание условий, при которых лица, не являющиеся резидентами стран-членов ЕЭС, могут осуществлять транспортные перевозки на их территории.

На основании статьи 75 (1) Договора, подписанного Евросоюзом, предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, а также в соответствии с процедурой, устанавливаемой в статье 189с, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Статья 1

Любому пассажирскому автоперевозчику, имеющему лицензию Сообщества (статья 3а Постановления Совета (ЕЕС) № 684/92 от 16 марта 1992 года, формулирующая общие правила для международных пассажирских автоперевозок), должны разрешить, в соответствии с положениями настоящего Постановления и без дискриминации на основании национальности и места регистрации перевозчика, временно выполнять национальные пассажирские автоперевозки в другой стране-члене ЕЭС (далее – страна пребывания), без необходимости открывать зарегистрированный офис или другое предприятие в данной стране. Такие транспортные операции далее обозначаются как «каботажные транспортные операции».

Статья 2

На основании данного Постановления:

- (1). «Регулярные рейсы» означают рейсы, осуществляемые для перевозки пассажиров с определенными интервалами по определенному маршруту, при этом посадка и высадка пассажиров производятся на строго определенных остановках. Регулярные рейсы должны быть доступны всем пассажирам.
- (2). «Специальные регулярные рейсы» означают регулярные рейсы, при которых осуществляется перевозка определенных категорий пассажиров, за исключением остальных категорий, с определенными интервалами, по определенному маршруту, при этом посадка и высадка пассажиров производятся на установленных остановках.
Специальные регулярные рейсы включают в себя:
 - (а) перевозку рабочих от дома до работы;
 - (б) перевозку школьников и студентов до места обучения;
 - (в) перевозку солдат и членов их семей между страной происхождения и районом расположения казарм.
- (3). «Нерегулярные рейсы» означают рейсы, не попадающие под определение регулярных, включая специальные регулярные рейсы, чьей основной характеристикой является перевозка групп людей, собранных по инициативе заказчика или самого перевозчика.

- (4). «Транспортное средство» означает автомашину, которая, вследствие своего типа или оборудования, предназначена для перевозки не менее 9 человек, включая водителя.

Статья 3

Каботажные транспортные операции должны быть разрешены для проведения следующих операций:

- (1) специальные регулярные рейсы, при условии, что они выполняются на основании контракта между организатором и перевозчиком;
 - (2) нерегулярные рейсы;
 - (3) регулярные рейсы, при условии, что они выполняются перевозчиком-нерезидентом страны пребывания в случае регулярных международных рейсов в соответствии с Постановлением (ЕЕС) № 684/92.
- Городские и пригородные рейсы исключаются из сферы действия данного пункта.

Статья 4

1. Выполнение каботажных транспортных операций (статья 3) должно подчиняться законам, правилам и административным положениям, действующим в стране пребывания в следующих областях:
 - (а) ставки и условия транспортного контракта;
 - (б) вес и размеры транспортных средств;
 - (в) требования к перевозке определенных категорий пассажиров, например, школьников, детей, людей с ограниченными двигательными способностями;
 - (г) время в пути и время отдыха;
 - (д) НДС на транспортные операции, в этом случае должна применяться статья 21 (1) (а) Директивы Совета 77/338/ЕЕС от 17 мая 1977 года об упорядочении законов стран-членов ЕЭС по реорганизации налогов – общей системе НДС.
3. Технические стандарты конструкции и оборудования, которым должны соответствовать транспортные средства, выполняющие каботажные перевозки, обязаны соответствовать требованиям к международным транспортным средствам.

Статья 5

На борту транспортного средства должна находиться лицензия Сообщества или заверенная копия, которая предъявляется по первому требованию инспектора.

Статья 6

1. Каботажные транспортные операции в виде нерегулярных рейсов должны выполняться при наличии контрольного документа – маршрутного листа, который должен храниться в транспортном средстве и предъявляться по первому требованию инспектора.
2. Маршрутный лист должен содержать следующую информацию:
 - (а) пункты отправления и прибытия;
 - (б) даты отправления и окончания рейса.
5. Исползованные листы должны быть возвращены в правомочные органы или организации в стране регистрации в соответствии с процедурой, установленной данными органами.

Статья 7

1. В конце каждого квартала и в течение 3-х месяцев, которые могут быть сокращены Комиссией до одного месяца (статья 9), правомочные органы и организации каждой страны-члена ЕЭС обязаны сообщить Комиссии данные о каботажных транспортных операциях (специальные регулярные рейсы или нерегулярные рейсы), выполненных за отчетный квартал перевозчиками-резидентами. Отчет сдается в виде таблицы в соответствии с образцом, принятым Комиссией.
2. Раз в год правомочные органы страны пребывания должны отправлять Комиссии статистические данные о количестве выданных разрешений на каботажные транспортные операции (регулярные рейсы) (статья 3 (3)).

Статья 9

1. В случае возникновения из-за каботажных серьезных нарушений на внутреннем транспортном рынке в данном географическом районе, любая страна-член ЕЭС может обратиться к Комиссии с просьбой принять защитные меры, при этом она должна обеспечить Комиссию необходимой информацией и сообщить о мерах, которые собирается предпринять в отношении перевозчиков-резидентов.
3. Комиссия должна изучить ситуацию и, после обсуждения с консультативным комитетом (статья 10), принять решение о необходимости применения таких мер. О любом принятом решении Комиссия должна без промедления информировать Совет и страну-член ЕЭС.

Статья 10

1. Комиссии должен помогать Консультативный Комитет, состоящий из представителей стран-членов ЕЭС под председательством представителя Комиссии.
2. В задачи Комитета входят консультации Комиссии по:
 - любому обращению страны-члена ЕЭС (статья 9 (1));
 - мерам для разрешения серьезных нарушений на рынке (статья 9), в частности, практическому применению таких мер.

Статья 11

2. Страна пребывания может применить штрафные санкции к перевозчикам-нерезидентам, нарушившим настоящее Постановление или правила национальной перевозки на ее территории при выполнении каботажных транспортных операций.
3. Штрафные санкции могут, среди прочего, включать в себя предупреждение, а в случае серьезных или повторяющихся нарушений – временный запрет на выполнение каботажных транспортных операций на территории страны пребывания.
В случае обнаружения фальшивых лицензий Сообщества, разрешений или заверенных копий, эти фальшивые документы немедленно изымаются и передаются, в короткий срок, правомочным органам страны регистрации перевозчика.
4. Правомочные органы страны пребывания обязаны сообщать правомочным органам страны регистрации обо всех нарушениях, допущенных перевозчиком, и о наложенном штрафе.

Статья 12

Перевозчики имеют право обжаловать наложенные на них административные взыскания.

Статья 14

Страны-члены ЕЭС обязаны своевременно принять законы, правила и административные положения, необходимые для введения в действие настоящего Постановления, и информировать об этом Комиссию.

Статья 15

Настоящее Постановление вступает в силу на следующий день после публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Начало применения – 11 июня 1999 года.

Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 11 декабря 1997 года.

**Постановление Совета ЕС № 1191/69 от 26 июня 1969 года
«О действиях государств-членов ЕЭС в отношении обязанностей, вытекающих из
концепции предоставления общественных услуг на автомобильном,
железнодорожном и внутреннем речном транспорте»**

Преамбула

Исходя из Договора о создании Европейского Экономического Сообщества и, в частности, статей 75 и 94, Решения Совета от 13 мая 1965 года по гармонизации некоторых положений, затрагивающих конкуренцию в области автомобильного, железнодорожного и внутреннего речного транспорта, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

**Часть I
Общие положения**

Статья 1

1. В соответствии с данным Постановлением страны-члены ЕЭС должны отказаться от всех обязательств, вытекающих из концепции предоставления общественных услуг в отношении автомобильного, железнодорожного и внутреннего речного транспорта.
2. Тем не менее, если такие обязательства необходимы для обеспечения соответствующего транспортного обслуживания, то они могут остаться в силе.
3. В отношении пассажирского транспорта параграф 1 не должен применяться к тарифам и условиям, установленным какой-либо страной-членом ЕЭС в интересах определенных категорий пассажиров.

**Часть II
Общие принципы окончания или сохранения обязательств
по предоставлению общественных услуг**

Статья 3

Если правомочные органы принимают решение сохранить, полностью или частично, обязательства по предоставлению общественных услуг, и если рассматриваются несколько вариантов для реализации данного решения, то должен быть выбран вариант с наименьшими затратами.

1. Соответствие транспортного обслуживания должно оцениваться с точки зрения:
 - (а) общественных интересов;
 - (б) возможности прибегнуть к помощи других видов транспорта или их способности удовлетворить требованиям данного транспорта;
 - (в) транспортных тарифов и условий.

Статья 4

1. Транспортные предприятия должны обращаться к правомочным органам стран-членов ЕЭС с просьбой о прекращении (в целом или частично) выполнения общественных услуг, если такие обязательства являются экономически невыгодными.
2. В своих заявках транспортные предприятия могут предложить заменить один или несколько видов используемого транспорта.

Статья 8

1. Страны-члены ЕЭС должны информировать Комиссию до начала применения о любых мерах по прекращению обязательств относительно эксплуатации или перевозок, которые они предлагают предпринять в отношении каких-либо маршрутов или транспортных услуг, если данные меры могут повлиять на торговлю или транспортное движение между странами-членами ЕЭС.
2. При принятии решения о необходимости введения предлагаемых мер, или по запросу другой страны-члена ЕЭС, Комиссия обязана проконсультироваться с заинтересованными странами-членами ЕЭС.
3. В течение 2-х месяцев после получения информации (параграф 1) Комиссия обязана высказать свое мнение или рекомендации.

Часть III

Применение к пассажирскому транспорту транспортных тарифов и условий, установленных в интересах определенных категорий пассажиров

Статья 9

1. Сумма компенсации финансового бремени, налагаемого на предприятия из-за применения к пассажирскому транспорту тарифов и условий, установленных в интересах определенных категорий пассажиров, должна быть определена в соответствии с общей процедурой, сформулированной в статьях с 11 по 13.
2. Компенсации должны выплачиваться с 1 января 1971 года.
3. Запрос на получение компенсации должен подаваться в правомочные органы стран-членов ЕЭС.

Часть IV

Общие процедуры выплаты компенсации

Статья 11

1. Сумма компенсации должна быть, исходя из обязательств, по тарифам, равной разнице между двумя суммами:
 - (а) первая сумма должна быть равна разнице, с одной стороны, между производением прогнозируемого количества единиц транспорта и:
 - либо наиболее благоприятного существующего тарифа;
 - либо, при отсутствии такового, тарифа, который применяет предприятие, работающее на коммерческой основе, приняв во внимание стоимость эксплуатации и состояние рынка;
 и, с другой стороны, производением действительного количества единиц транспорта и тарифа, применяемого в рассматриваемый период;
 - (б) вторая сумма должна равняться разнице между наиболее выгодным существующим тарифом или тарифом, который использовало бы предприятие при работе на коммерческой основе, и действительной стоимостью при обязательном тарифе.

Статья 12

Стоимость, являющаяся результатом выполнения обязательств, должна рассчитываться, исходя из эффективного управления предприятием и предоставления транспортных услуг соответствующего качества.

Часть V

Наложение новых обязанностей в сфере общественных услуг

Статья 14

1. После вступления в силу настоящего Постановления страны-члены ЕЭС могут налагать обязанности по предоставлению общественных услуг на транспортные предприятия только в том случае, если такие обязанности являются важными для обеспечения соответствующего транспортного обслуживания.

Часть VI

Заключительные положения

Статья 15

В решениях, которые принимают правомочные органы стран-членов ЕЭС в соответствии с положениями настоящего Постановления, должны содержаться причины, на основании которых они были приняты. Эти решения должны быть опубликованы.

Статья 17

1. Страны-члены ЕЭС, после консультации с Комиссией, обязаны принять законы, правила и административные положения, необходимые для применения настоящего Постановления.

Статья 19

1. В отношении железнодорожного транспорта данное Постановление должно быть применено к следующим предприятиям:
 - Societe nationale des chemins de fer belges (SNCB/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS);
 - Deutsche Bundesbahn (DB);
 - Societe nationale des chemins de fer francais (SNCF);
 - Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS);
 - Societe nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL);
 - Naamloze Vennootschap Nederlande Spoorwegen (NS).
2. Данное Постановление не применяется к предприятиям, предоставляющим транспортные услуги местного или регионального характера.

Статья 20

Постановление вступает в силу 1 июля 1969 года.

Настоящее Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Люксембурге 26 июня 1969 года.

**Постановление Совета ЕС № 1893/91 от 20 июня 1991 года
«О поправках к Постановлению № 1191/69 о действиях государств-членов ЕЭС в
отношении обязанностей, вытекающих из концепции предоставления общественных
услуг на автомобильном, железнодорожном и
внутреннем речном транспорте»**

Преамбула

В соответствии с принципами коммерческой независимости транспортных предприятий мероприятия по обеспечению транспортного обслуживания должны проводиться в соответствии с контрактами, заключенными между правомочными органами стран-членов ЕЭС и заинтересованными предприятиями.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Статья 1

В Постановление № 1191/69 вносятся следующие поправки:

1. Статья 1 должна быть заменена следующей:

Статья 1

- а). Настоящее Постановление должно применяться к транспортным предприятиям, осуществляющим перевозки по железным дорогам, автодорогам и внутренним водным путям.
 - б). Страны-члены ЕЭС могут исключить из сферы действия данного Постановления любые предприятия, чья деятельность ограничивается обслуживанием городов, пригородов и регионов.
 - в). Правомочные органы стран-членов ЕЭС должны прекратить все обязательства, вытекающие из концепции общественных услуг в области автомобильного, железнодорожного транспорта и перевозок по внутренним водным путям.
 - г). Правомочные органы стран-членов ЕЭС могут заключать контракты с транспортными предприятиями для обеспечения соответствующих транспортных услуг, в частности, принимая во внимание социальные факторы и факторы окружающей среды, а также городское и пригородное планирование, предоставление некоторым категориям пассажиров специальных тарифов. Условия и детали выполнения таких контрактов сформулированы в Разделе V.
2. Статья 10 (2) отменяется.
 3. Статья 11 (3) отменяется.
 4. Раздел V должен быть заменен следующим:
Раздел V: Контракты на предоставление общественных услуг
Изменения в статье 14:
 1. Контракт на предоставление общественных услуг означает контракт, заключенный между правомочными органами страны-члена ЕЭС и транспортным предприятием, с целью предоставления соответствующего общественного транспортного обслуживания.
В контракт могут быть включены:

- транспортное обслуживание, соответствующее установленным стандартам продолжительности, регулярности, пропускной способности и качества;
 - дополнительное транспортное обслуживание;
 - транспортное обслуживание за номинальные расчетные показатели и при определенных условиях, в частности, для некоторых категорий пассажиров или по определенным маршрутам.
1. Среди прочего, в контракт могут быть включены следующие пункты:
 - а) тип предоставляемого обслуживания, а именно, стандарты продолжительности, регулярности, пропускной способности и качества;
 - б) стоимость обслуживания, предоставляемого в соответствии с контрактом; в контракт должны быть включены подробности финансовых отношений между двумя сторонами;
 - в) правила, касающиеся поправок и изменений контракта, в частности - непредвиденные изменения;
 - г) срок действия контракта;
 - д) штрафные санкции в случае невыполнения условий контракта.
 5. Статья 19 отменяется.

Статья 2

Постановление вступает в силу 1 июля 1992 года.

Настоящее Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Люксембурге 20 июня 1991 года.

ПРАВИЛА КОНКУРЕНЦИИ

Постановление Совета ЕС № 1017/68 от 19 июля 1968 года «О применении правил конкуренции при перевозках по железным, автомобильным дорогам и по внутренним водным путям»

Преамбула

Установление правил конкуренции для железнодорожных, автомобильных перевозок и по внутренним водным путям является частью общей транспортной и экономической политики.

При принятии таких мер необходимо принимать во внимание принципиальные особенности различных отраслей транспорта.

Так как правила конкуренции на транспорте вытекают из общих правил конкуренции, то необходимо сделать так, чтобы предприятия могли определить, какие именно правила должны применяться в каждом конкретном случае.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статей 75 и 87, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Статья 1

Основные положения

Положения данного Постановления в области перевозок на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте должны применяться ко всем соглашениям и решениям, целью которых является установление фиксированных тарифов или условий, ограничение или контроль за снабжением транспорта, раздел транспортного рынка, применение технических достижений, совместное финансирование или приобретение оборудования, если такие операции напрямую связаны с положениями о транспортном обслуживании и необходимы для совместной работы.

Статья 2

Запрещение практики ограничений

При соблюдении положений статей с 3 по 6 должны быть запрещены, как несовместимые с общим рынком, все соглашения между предприятиями, решения ассоциаций предприятий, чьей целью являются предотвращение, ограничение или нарушение конкуренции на общем рынке и, в частности:

- (а) прямое или косвенное фиксирование транспортных ставок и условий или любые иные торговые условия;
- (б) ограничение или контроль за снабжением транспорта, рынков, технического развития и инвестирования;
- (в) раздел транспортного рынка.

Статья 3

Исключения для технических соглашений

1. Запрет, сформулированный в статье 2, не должен применяться в отношении соглашений, решений

или договоренностей, целью которых является применение технических усовершенствований или достижение технической кооперации.

Статья 4

Исключения для малых и средних предприятий

1. Соглашения, решения и договоренности, о которых говорится в статье 2, исключаются из действия данной статьи, если их целью являются:
 - создание и работа групп автомобильных или внутренних водных транспортных предприятий для выполнения перевозок;
 - совместное финансирование или приобретение транспортного оборудования, если такие операции напрямую связаны с положениями о транспортных услугах и необходимы для совместной работы вышеуказанных групп. При этом общий объем перевозок группы не должен превышать:
 - 10 тыс. т на автомобильном транспорте;
 - 500 тыс. т на внутреннем водном транспорте.Объем перевозок отдельных предприятий не должен превышать 1 000 т для автомобильного и 50 тыс. т для внутреннего водного транспорта.

Статья 5

Неприменимость запретов

Запрет в статье 2 может быть объявлен неприменимым и имеющим обратную силу в отношении:

- любых соглашений или категории соглашения между предприятиями;
 - любых решений или категорий решений ассоциаций предприятий;
 - любых договоренностей или категорий договоренностей, которые содействуют:
 - улучшению качества транспортного обслуживания;
 - созданию большей целостности и стабильности на рынке транспортных услуг в случае, когда спрос и предложение подвергаются значительным временным колебаниям;
 - увеличению производительности предприятий;
 - дальнейшему техническому и экономическому прогрессу;
- и в то же время учитывают законные интересы пользователей транспорта, а именно:
- (а) не налагают на транспортные предприятия никаких ограничений, которые не являются важными для достижения указанных выше целей;
 - (б) не позволяют таким предприятиям уменьшить конкуренцию в отношении значительной части транспортного рынка.

Статья 7

Недействительность соглашений и решений

Любые соглашения и решения, запрещенные в соответствии с вышеизложенными положениями, автоматически лишаются юридической силы.

Статья 9

Государственные предприятия

1. В случае с государственными предприятиями и предприятиями, которым страны-члены ЕЭС предоставляют специальные или исключительные права, страны-члены ЕЭС не должны предписывать или предпринимать какие-либо меры, противоречащие положениям вышеизложенных статей.

Статья 16

Взаимодействие с властями стран-членов ЕЭС

1. Комиссия обязана претворять в жизнь меры, сформулированные в настоящем Постановлении, в тесном и постоянном контакте с правомочными властями стран-членов ЕЭС, причем эти власти должны иметь право выразить свое мнение об указанных мерах.

2. Комиссия обязана немедленно передать правомочным органам стран-членов ЕЭС копии жалоб и обращений, а также наиболее важные документы, которые она получает или посылает при выполнении положений настоящего Постановления.
4. В Консультативный Комитет по ограничению свободы конкуренции и монополизации в транспортной отрасли должны входить официальные лица, компетентные в области ограничения свободы и монополизации на транспорте. Каждая страна-член ЕЭС обязана направить двух делегатов, которые будут представлять ее в данном Комитете.
5. Консультации должны проводиться на совместном заседании, созванном Комиссией. Такое заседание должно проводиться не раньше, чем через 14 дней после отправки уведомления о созыве. В этом уведомлении перечисляются все обстоятельства, вместе с указанием важнейших документов, и предварительный проект решения.
6. Консультативный Комитет может принять решение, даже если некоторые из его членов отсутствуют. Решение Консультативного Комитета прилагается к проекту. Оно не должно быть доступным широкой публике.

Статья 17

Рассмотрение Советом принципиально важных вопросов, касающихся общей транспортной политики, возникающих в связи с особыми случаями

1. Комиссия должна принимать решения по вопросам, которые рассматривались Консультативным Комитетом (статья 16) не ранее, чем через 20 дней после того, как Комитет вынес решение.
2. До окончания срока действия, указанного в параграфе 1, любая страна-член ЕЭС может потребовать созыва Совета для изучения совместно с Комиссией любых принципиально важных для общей транспортной политики вопросов.
Совет должен быть созван в течение 30 дней с момента запроса.

Статья 19

Запрос информации

1. При выполнении обязанностей, вытекающих из данного Постановления, Комиссия может получить всю необходимую информацию в правительстве или у правомочных органов стран-членов ЕЭС, а также у предприятий или ассоциаций предприятий.
2. Посылая запрос на получение информации на предприятие или ассоциацию, Комиссия должна одновременно направить копию запроса в правомочные органы страны-члена ЕЭС, на чьей территории находится штаб-квартира данного предприятия.
3. В запросе Комиссия обязана указать юридическое основание и цель обращения, а также штрафные санкции, сформулированные в статье 22(1)(б) за предоставление недостоверной информации.

Статья 21

Полномочия Комиссии на проведение расследований

1. При выполнении обязанностей, возложенных на Комиссию данным Постановлением, она может провести все необходимые расследования на предприятиях или ассоциациях предприятий. Для этого официальные лица, назначенные Комиссией, уполномочены:
 - (а) изучать книги и другие записи регистраций деловых операций;
 - (б) снимать копии выдержек из книг и записей регистраций деловых операций;
 - (в) просить о даче на месте устных объяснений;
 - (г) входить в любые помещения, транспортные средства и заходить на территорию предприятий.

Статья 22

Штрафы

1. Комиссия может принять решение о наложении на предприятие или ассоциацию предприятий штрафа в размере от 100 до 5 000 денежных единиц, если они намеренно или по небрежности:
 - (а) предоставили неверную или вводящую в заблуждение информацию применительно к статьям 12 и 14;

- (б) предоставили неверную информацию в ответ на запрос, сделанный в соответствии со статьями 18 или 19(3), (5), или не предоставили информацию в отведенное время;
 - (в) не полностью предоставили требуемые книги и записи регистраций деловых операций или отказались предоставить их для расследования, согласно статьям 20 и 21.
2. Комиссия может принять решение наложить на предприятие или ассоциации предприятий штраф в размере от 1 000 до 1 млн. денежных единиц или больше, но не более 10% от ежегодного оборота каждого предприятия, допустившего нарушения намеренно или по небрежности.

Статья 24

Пересмотр судебными органами

Судебные органы должны иметь неограниченную юрисдикцию, в соответствии со статьей 172 Договора, для пересмотра решений, в силу которых Комиссия наложила штрафы; они могут отменять, уменьшать или увеличивать размеры фиксированных или периодических штрафов, наложенных на предприятие или ассоциации предприятий.

Статья 26

Слушания участников и третьих лиц

1. Перед принятием решения, в соответствии со статьями 11, 12(3), второй подпункт, 12(4), 13(3), 14(2) и (3), 22 и 23, Комиссия должна дать предприятию или ассоциации предприятий возможность высказаться по вопросам, по которым у Комиссии есть возражения.
2. Комиссия или правомочные органы стран-членов ЕЭС, если посчитают необходимым, могут заслушать другие физические и юридические лица.

Статья 27

Профессиональная тайна

1. Информация, полученная вследствие применения статей 18, 19, 20 и 21, должна использоваться только для расследований.
2. Без нанесения ущерба положениям статей 26 и 28 Комиссия и правомочные органы стран-членов ЕЭС, их официальные и другие лица обязаны сохранять конфиденциальность в отношении информации, полученной ими в результате применения настоящего Постановления.

Статья 28

Публикация решений

1. Комиссия должна опубликовать решения, принятые в соответствии со статьями 11, 12(3), второй подпункт, 12(4), 13(3), 14(2) и (3).
2. В публикации должны быть указаны участники и основное содержание решения.

Статья 30

Вступление в силу существующего соглашения

1. Настоящее Постановление вступает в силу 1 июля 1968 года.
2. Несмотря на положения параграфа 1, статья 8 вступает в силу на следующий день после публикации настоящего Постановления в *the Official Journal of the European Communities*.

Статья 31

Пересмотр Постановления

1. В течение 6 месяцев после завершения обсуждений с третьими странами, подписавшими Исправленную Конвенцию о навигации на Рейне, Совет, по предложению Комиссии, должен сделать любые поправки к настоящему Постановлению, которые могут оказаться необходимыми в свете обязательств, вытекающих из данной Конвенции.
 2. До 1 января 1971 года Комиссия обязана представить Совету общий проект о применении данного Постановления и до 1 июля 1971 года – предложения о необходимых поправках к данному Постановлению.
- Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

**Директива Комиссии ЕС № 80/723/ЕЕС от 25 июня 1980 года
«О прозрачности финансовых отношений между странами-членами ЕЭС и
государственными предприятиями, а также финансовой прозрачности
на некоторых предприятиях»**

Преамбула

Государственные предприятия играют существенную роль в национальных экономиках стран-членов ЕЭС. Прозрачность в финансовых отношениях, примененная к государственным предприятиям, должна помочь провести четкое различие между ролью страны как органа государственной власти и ее ролью как собственника.

Необходимо прояснить, что понимается под терминами «органы государственной власти» и «государственные предприятия».

Данная Директива не наносит ущерба другим положениям Договора, а именно, статьям 90 (2), 93 и 223.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 90 (3), Комиссия Европейского Сообщества приняла следующую Директиву.

Статья 1

1. Страны-члены ЕЭС должны обеспечить прозрачность финансовых отношений между государственными органами и государственными предприятиями, как предусмотрено настоящей Директивой.
2. Без ущерба для специфических положений, сформулированных Сообществом, страны-члены ЕЭС обязаны обеспечить отражение финансовыми и организационными структурами любых предприятий в отдельных отчетах:
 - (а) затрат и доходов, связанных с различными областями деятельности;
 - (б) всех деталей методов, при помощи которых затраты и доходы предназначены или отводятся на различные виды деятельности.

Статья 2

1. На основании данной Директивы:
 - (а) «органы государственной власти» означают государственные, региональные, местные и территориальные органы власти;
 - (б) «государственные предприятия» означают предприятия, на которые государственные власти могут напрямую или косвенно оказывать влияние вследствие собственности или финансового участия.
2. Господствующее влияние на некоторые органы государственной власти может допускаться, если эти органы находятся в прямой или косвенной связи с предприятиями:
 - владеют основной частью выпущенного по подписке акционерного капитала предприятия;
 - контролируют большинство голосов, имеющих акции, выпущенные предприятием;
 - могут назначать более половины членов администрации, управления и наблюдательных органов предприятия.

Статья 3

Прозрачность должна применяться, в частности, к следующим аспектам финансовых отношений между государственными властями и государственными предприятиями:

- (а) компенсации за убытки при эксплуатации;
- (б) обеспечение капитала;
- (в) предоставление финансовых преимуществ путем отказа от прибыли или получения обратно соответствующих сумм;
- (г) отказ от стандартного возврата использованных государственных средств;
- (д) компенсация за финансовое бремя, наложенное государственными властями.

Статья 3а

1. Для обеспечения прозрачности, о которой говорится в статье 1(2), страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые меры, чтобы для любого предприятия, которому требуется вести отдельные счета:
 - (а) внутренние счета, соответствующие различной деятельности, были отдельными;
 - (б) все расходы и доходы были правильно распределены или отчислены на основе последовательных и объективно допустимых принципов производственного учета;
 - (в) принципы производственного учета, в соответствии с которыми ведутся отдельные счета, были четко установлены.

Статья 4

1. Что касается прозрачности, о которой говорится в статье 1(1), то данная Директива не должна применяться к финансовым отношениям между органами государственной власти и:
 - (а) государственными предприятиями в отношении услуг, предоставление которых не влияет на торговлю между странами-членами ЕЭС;
 - (б) центральными банками;
 - (в) государственными кредитными учреждениями, в отношении государственных средств, размещенных в них органами государственной власти на нормальных коммерческих условиях;
 - (г) государственными предприятиями, чей чистый годовой оборот за 2 предшествующих финансовых года составляет менее 40 млн. евро. Однако для государственных кредитных учреждений соответствующей границей должен быть балансовый отчет на 800 млн. евро.

Статья 5

Страны-члены ЕЭС обязаны сохранять информацию, касающуюся финансовых отношений (статья 1(1)), в Комиссии в течение 5 лет после окончания финансового года, в котором государственные средства были доступны данным государственным предприятиям. Однако если эти же фонды используются и в следующем финансовом году, то пятилетний лимит отсчитывается с конца этого года.

Статья 5а

1. Страны-члены ЕЭС, чьи государственные предприятия работают в производственном секторе, должны ежегодно в сроки, установленные в параграфе 4, сообщать Комиссии финансовую информацию в соответствии с параграфом 2.
2. Финансовая информация о каждом государственном предприятии, работающем в производственном секторе, должна включать в себя:
 - (I) ежегодный доклад и годовой отчет в соответствии с Директивой Совета 78/660/ЕЕС. Годовой отчет и ежегодный доклад должны включать в себя балансовый отчет и счет прибылей и убытков, объяснительные записки, учетную политику, отчет директоров, отчет о деятельности. Кроме того, должны быть включены сообщения о собраниях акционеров и другая значимая информация. Следующие материалы, не включенные в ежегодный доклад и годовой отчет, также должны быть предоставлены:
 - (II) положения о любых акционерных капиталах и фондах квазикапиталов;

- (III) невозвращаемые субсидии или субсидии, которые должны быть возвращены только при определенных условиях;
 - (IV) предоставление предприятию любых кредитов;
 - (V) гарантии, выданные предприятию органами государственной власти в отношении финансового кредитования;
 - (VI) выплаченные дивиденды и удержанная прибыль;
 - (VII) любые другие формы вмешательства государства.
3. Информация, о которой говорится в параграфе 2, должна предоставляться всеми государственными предприятиями, чей оборот за последний финансовый год превысил 250 млн. евро.
 4. Информация, о которой говорится в параграфе 2, должна предоставляться Комиссии ежегодно. За 1993 и последующие годы информация должна быть предоставлена в течение 15 рабочих дней с момента публикации ежегодного доклада данного государственного предприятия. Если предприятия не публикуют ежегодный доклад, то требуемая информация должна быть передана не позднее, чем через 9 месяцев после окончания финансового года.

Статья 7

Комиссия обязана регулярно информировать страны-члены ЕЭС о результатах применения данной Директивы.

Статья 8

Не позднее 31 декабря 1981 года страны-члены ЕЭС должны принять необходимые меры в соответствии с положениями настоящей Директивы, о чем обязаны проинформировать Комиссию.

Статья 9

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА

Постановление Совета ЕС № 1107/70 от 4 июня 1970 года «О предоставлении субсидий при перевозках по железным дорогам, автодорогам и внутренним водным путям»

Преамбула

Необходимо установить определенные правила предоставления субсидий при перевозках по железным дорогам, автодорогам и внутренним водным путям.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статей 75, 77 и 94, исходя из Решения Совета от 13 мая 1965 года о гармонизации некоторых положений, влияющих на конкуренцию при перевозках по железным дорогам, автодорогам и внутренним водным путям, и, в частности, статьи 9 данного Решения, на основе предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Статья 1

Настоящее Постановление должно применяться для предоставления субсидий при перевозках по железным дорогам, автодорогам и внутренним водным путям.

Статья 2

Статьи с 92 по 94 Договора должны применяться при субсидиях, предоставленных для железнодорожных, автомобильных перевозок и для перевозок по внутренним водным путям.

Статья 3

Без ущерба для положений Постановления Совета (ЕЕС) № 1192/69 от 26 июня 1969 года об общих правилах для нормализации счетов железнодорожных предприятий и Постановления Совета (ЕЕС) № 1191/69 от 26 июня 1969 года о действиях стран-членов ЕЭС в отношении обязательств, вытекающих из концепции об общественных услугах при перевозках по железным дорогам, автодорогам и внутренним водным путям, страны-члены ЕЭС не должны предпринимать координационные меры или налагать обязательства, вытекающие из концепции общественных услуг, которые включают в себя предоставление субсидий согласно статье 77 Договора, за исключением следующих случаев или обстоятельств:

1. В отношении координации транспорта:

- (а) если субсидии предоставлены железнодорожному предприятию, не попадающему под Постановление (ЕЕС) № 1192/69, предназначены для компенсации за дополнительное финансовое бремя, которое несет это предприятие, и подпадают под один из параграфов о нормализации, сформулированной в настоящем Постановлении;
- (б) до вступления в силу общих правил о распределении затрат на инфраструктуру, если субсидии предоставлены предприятию, имеющему такие затраты, в отличие от предприятий, их не имеющих. При

- определении суммы субсидии необходимо принять во внимание затраты на инфраструктуру, которые конкурирующие виды транспорта не должны нести;
- (в) если цель субсидии состоит в том, чтобы способствовать улучшению экономики Сообщества в целом:
 - исследованиям систем транспорта и технологий;
 - развитию транспортных систем и технологий;
 - (г) до вступления в силу правил Сообщества о доступе на транспортный рынок, если субсидии предоставлены как исключительная и временная мера для того, чтобы уменьшить, как часть плана реорганизации, избыточную производственную мощность, которая ведет к серьезным структурным проблемам, и, таким образом, сделать шаг на пути к более эффективному удовлетворению нужд транспортного рынка;
 - (д) до 31 декабря 1997 года, если субсидии предоставляются, как временная мера, и направлены на то, чтобы содействовать развитию транспорта, то такие субсидии должны направляться на:
 - инвестиции в инфраструктуру;
 - инвестиции в недвижимое и движимое оборудование, необходимое для перевалки;
 - инвестиции в транспортное оборудование, специально предназначенное для комбинированных перевозок и используемое исключительно для таких перевозок;
 - стоимость постоянно действующих транзитных комбинированных транспортных линий через Швейцарию или государства бывшей Югославии.

Каждые два года Комиссия должна предоставлять Совету доклад о принятых мерах и, среди прочего, сообщать о назначении субсидий, их количестве и их влиянии на комбинированный транспорт.

До 31 декабря 1999 года субсидии, предоставленные на временной основе и предназначенные для содействия развитию внутреннего водного транспорта, должны быть направлены на:

- инвестиции в инфраструктуру внутренних водных терминалов;
- инвестиции в недвижимое и движимое оборудование, необходимое для загрузки/выгрузки.

Сумма предоставленной субсидии не может превышать 50% от общей суммы инвестиций.

Целью субсидий должно быть развитие нового или дополнительного тоннажа на внутренних водных путях. Не позднее 31 июля 1999 года Совет должен принять решение на основании предложений Комиссии и согласно условиям, сформулированным в Договоре, о последующих соглашениях или условиях прекращения их действия.

2. В отношении компенсации за прекращение обязательств, вытекающей из концепции общественных услуг до вступления в силу обоснованных правил Сообщества, когда платежи железнодорожным, автомобильным и речным транспортным предприятиям производятся в виде компенсации за обязательства по общественным услугам, наложенным на них государством или общественными властями, и охватываемыми:
 - обязательства по тарифам, не попадающим под определения, данные в статье 2 (5) Постановления (ЕЕС) № 1191/69;
 - транспортные предприятия или деятельность, к которым данное Постановление не применяется.

Статья 5

1. Сообщая Комиссии в соответствии со статьей 93 (3) Договора о каких-либо планах о дотациях или субсидиях, страны-члены ЕЭС должны предоставить Комиссии всю необходимую информацию, чтобы установить, что такие субсидии соответствуют положениям настоящего Постановления.

Статья 6

С данного момента образуется консультативный комитет, который должен помогать Комиссии при изучении субсидий, предоставляемых при перевозках железнодорожным, автомобильным транспортом и по внутренним водным путям. Председатель комитета выбирается представителем Комиссии, в его состав должны входить представители, назначенные странами-членами ЕЭС.

Статья 8

Постановление вступает в силу 1 января 1971 года.

ГАРМОНИЗАЦИЯ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

Директива Европейского Парламента и Совета ЕС № 1999/62/ЕС от 17 июня 1999 года «О сборах на большегрузные автомобили, используемые в определенных инфраструктурах»

Преамбула

Для сокращения перекосов конкуренции между транспортными предприятиями в странах-членах ЕЭС необходимы как гармонизация системы взимания налогов, так и установление справедливого механизма тарификации. Эти цели можно достичь только поэтапно.

После принятия Директивы Совета 92/81/ЕЕС от 19 октября 1992 года по гармонизации структуры акцизных сборов на нефтепродукты, Директивы Совета 92/82/ЕЕС от 19 октября 1992 года по сближению ставок акцизов на нефтепродукты, был достигнут некоторый уровень гармонизации системы взимания налогов.

Необходимо через дифференцированные налоги и сборы, при условии, что это не нарушит внутренний рынок, стимулировать использование транспортных средств, не наносящих вреда дороге и не загрязняющих окружающую среду.

Исходя из договора о создании Европейского Сообщества и, в частности, статей 71 (1) и 93, на основании предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, а также в соответствии с процедурой, устанавливаемой в статье 251 Договора, Европейский Парламент и Совет Евросоюза приняли следующую Директиву.

Глава I Общие положения

Статья 2

Согласно настоящей Директиве:

- (а) «автомагистраль» означает дорогу, специально спроектированную и построенную для автомобильного транспорта;
- (б) «пошлина» означает оплату определенной суммы за автомашину, осуществляющую перевозки между двумя точками инфраструктуры (статья 7 (2)), причем размер суммы зависит от расстояния и типа автомашины;
- (в) «сбор с пассажиров транспорта» означает оплату некоторой суммы, предоставляющей право использовать автомашину на данный период (статья 7 (2));
- (г) «транспортное средство» означает автомашину или комбинированное транспортное средство, предназначенное исключительно для перевозки грузов по автодорогам, с максимальной грузоподъемностью не более 12 т;
- (д) «транспортное средство EURO I» означает автомашину с характеристиками, описанными в графе А таблицы (секция 8.3.1.1) Приложения I Директивы Совета 88/77/ЕЕС от 3 декабря 1987 года;

- (е) «транспортное средство EURO II» означает автомашину с характеристиками, описанными в графе В таблицы (секция 8.3.1.1) Приложения I Директивы Совета 88/77/ЕЕС от 3 декабря 1987 года.

Глава II

Налогообложение на транспортные средства

Статья 4

Процедуры по взиманию и сбору налогов должны определяться каждой страной-членом ЕЭС самостоятельно.

Статья 6

1. Налоговая ставка для каждой категории транспортных средств (Приложение I) должна была не ниже, чем минимум, устанавливаемый в данном Приложении.
2. Страны-члены ЕЭС могут применять пониженные ставки налогообложения или делать исключения для:
 - (а) транспортных средств, используемых для нужд гражданской обороны, служб экстренной помощи, пожарных и полицейских автомашин, а также автомашин, используемых для ремонта дороги;
 - (б) транспортных средств, которые передвигаются по общественным дорогам изредка и используются физическими или юридическими лицами, чьей основной деятельностью не являются транспортные перевозки, и при условии, что такие транспортные средства не приводят к усилению конкуренции.
3. (б). Любая страна-член ЕЭС, желая ввести снижение ставок, должна проинформировать Комиссию и передать ей всю необходимую информацию.

Глава III

Пошлины и сборы с пассажиров

Статья 7

2. (а) Пошлинами и сборами облагаются транспортные средства только на автомагистралях или дорогах с характеристиками автомагистрали, мостах, туннелях или горных дорогах.
4. Пошлины и сборы не должны дискриминировать перевозчиков, прямо или косвенно, на основании национальности или места регистрации.
5. Пошлины и сборы должны собираться таким образом, чтобы, по возможности, не вызывать помех для свободного передвижения транспорта и избежать любых проверок на границах стран-членов ЕЭС. Странам-членам ЕЭС необходимо скооперироваться, чтобы выработать методы, позволяющие перевозчикам оплачивать сборы 24 часа в сутки, по крайней мере, на основных пунктах, используя любые методы оплаты, внутри и вне стран-членов ЕЭС. Страны-члены ЕЭС должны построить соответствующие сооружения по сбору пошлин и налогов для обеспечения нормальных стандартов по безопасности дорожного движения.
7. Сборы с пассажиров транспорта, включая административные платежи, для всех категорий транспортных средств устанавливаются странами-членами ЕЭС на уровне не выше максимальных ставок, приводимых в Приложении II.
Эти ставки будут пересмотрены 1 июля 2002 года, а затем каждые два года.

Глава IV

Заключительные положения

Статья 9

1. Данная Директива не мешает применению странами-членами ЕЭС:
 - (а) специальных пошлин и сборов;

- (б) оплаты парковки и других специальных городских сборов;
- (в) регулирующих сборов, специально предназначенных для борьбы с перегруженностью в определенное время или в определенном месте.

Статья 10

1. Согласно данной Директиве курс обмена между евро и национальными валютами стран-членов ЕЭС, которые не приняли евро, устанавливается в первый рабочий день октября и публикуется в *Official Journal of the European Communities*, и вступает в силу с 1 января следующего календарного года.

Статья 11

1. К сроку, указанному в статье 7 (7), Комиссия обязана представить в Европейский Парламент и Совет доклад о применении данной Директивы.
2. Страны-члены ЕЭС должны передать Комиссии всю необходимую информацию не позднее, чем за 6 месяцев до срока, указанного в параграфе 1, для того, чтобы Комиссия могла подготовить доклад.

Статья 12

1. Страны-члены ЕЭС должны принять законы, правила и административные положения, необходимые для выполнения данной Директивы, к 1 июля 2000 года, о чем они обязаны сообщить Комиссии.
2. Страны-члены ЕЭС должны передать Комиссии текст основных положений национального законодательства, которые они приняли, исходя из данной Директивы. Комиссия должна проинформировать об этом остальные страны-члены ЕЭС.

Статья 13

Данная Директива вступает в силу в день публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Статья 14

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Люксембурге 17 июня 1999 года.

Приложение I

Минимальные ставки пошлин для транспортных средств.

Таблицы для грузовых автомашин с 2-мя, 3-мя и 4-мя осями и для комбинированных транспортных средств (включая автопоезда) с осями 2+1, 2+2, 2+3, 3+2 и 3+3.

Приложение II

Максимальные суммы в евро на сбор с пассажиров транспортного средства, включая административные сборы (статья 7.7).

**Постановление Совета ЕС № 1108/70 от 4 июня 1970 года
«О введении системы бухгалтерского учета расходов на инфраструктуру
в автомобильном, железнодорожном
и внутреннем речном транспорте»**

Преамбула

Для того чтобы установить в условиях общей транспортной политики систему оплаты за пользование инфраструктурой, необходимо, в частности, знать, какие расходы приходится на нее. Эта информация может быть получена благодаря введению постоянной системы бухгалтерского учета с использованием стандартных форм расчетов для каждого вида транспорта во всех странах-членах ЕЭС.

Исходя из договора о создании Европейского Сообщества и, в частности, статьи 75, Решения Совета от 22 июня 1964 года об изучении расходов на инфраструктуру автомобильного, железнодорожного и внутреннего речного транспорта и, в частности, статьи 7, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Евросоюза принял следующее Постановление.

Статья 1

В соответствии с данным Постановлением с 1 января 1971 года должна быть введена постоянная и стандартная система бухгалтерского учета расходов на инфраструктуру на автомобильном, железнодорожном и внутреннем речном транспорте.

Статья 2

1. Расходы, вносимые в счет, должны включать в себя как прямые расходы, непосредственно относящиеся к транспортной деятельности инфраструктуры, так и часть косвенных расходов, относящихся к выполнению транспортного процесса.
2. Вне зависимости от того, какие правила расчетов применяются в странах-членах ЕЭС, расходы, вносимые за 1 год, должны включать в себя затраты на строительство, эксплуатацию и управление инфраструктурой. Амортизация и кредиты, взятые в целях финансирования расходов на инфраструктуру, не учитываются.

Статья 3

Учет расходов на инфраструктуру проводится для всех железных дорог, автодорог и внутренних водных путей, открытых для общественного транспорта, за исключением:

- (а) железных дорог, не связанных с основными путями нескольких стран-членов ЕЭС;
- (б) дорог, закрытых для транспортных средств, с рабочим объемом цилиндра, равного или превышающего 50 см³;
- (в) дорог, используемых только для сельскохозяйственного или лесного транспорта;
- (г) внутренние водные пути, проход по которым ограничен для судов с дедвейтом не более 250;
- (д) морские пути, список которых должен быть определен Комиссией (статья 9).

Статья 4

Бухгалтерский счет расходов на инфраструктуру должен составляться в соответствии с образцом, приведенным в Приложении I.

Статья 5

1. Не позднее 31 декабря каждого года страны-члены ЕЭС должны посылать Комиссии бухгалтерские счета расходов на инфраструктуру за предыдущий год. Эти счета оформляются в соответствии с формой, приведенной в Приложении I.
2. Отдельные счета должны быть представлены:
 - (а) для железных дорог:
 - для каждой сети дорог, перечисленных в Приложении II-А;
 - для всех остальных сетей в целом;
 - (б) для автомобильных дорог, для каждой категории, перечисленной в Приложении II-Б;
 - (в) для внутренних водных путей в соответствии с Приложением II-В.

Статья 6

Одновременно со счетами, отправляемыми в соответствии со статьей 5, страны-члены ЕЭС обязаны отправить Комиссии сведения об общей сумме затрат на инфраструктуру для каждого вида транспорта, включающие:

- кредиты, взятые в текущем году для финансирования расходов на инфраструктуру;
- амортизацию и кредиты, взятые ранее.

Статья 7

Одновременно со счетами, о которых говорится в статье 5, и в тот же период страны-члены ЕЭС обязаны отправить Комиссии сведения о возвратах на использование инфраструктуры (Приложение III).

Статья 9

1. Комиссия должна отвечать за общую координацию различных мер, вытекающих из настоящего Постановления. Она обязана следить, чтобы положения настоящего Постановления везде применялись одинаково.
3. Ежегодно Комиссия должна представлять Совету, через 6 месяцев после получения информации (статьи 5, 6, 7), обобщающий доклад, в котором приводятся основные статьи расходов на инфраструктуру.

Статья 11

Страны-члены ЕЭС должны, после консультаций с Комиссией, принять законы, правила и административные положения, необходимые для применения настоящего Постановления.

Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Люксембурге 4 июня 1970 года.

Приложение I

Образец бухгалтерского счета расходов на инфраструктуру (статья 4)

- А. Железнодорожный транспорт
- Б. Автомобильный транспорт
- В. Транспорт внутренних водных путей

Приложение II

Перечень железнодорожных сетей, категорий дорог и внутренних водных путей (статья 5.2)

Приложение III

Таблица возвратов использования инфраструктуры (статья 7)

Директива Совета ЕС № 92/82/ЕЕС от 19 октября 1992 года по сближению ставок акцизов на нефтепродукты

Преамбула

Исходя из Договора о создании Европейского Экономического Сообщества и, в частности, статьи 99, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европарламента, экономического и социального комитетов, в дополнение к директивам 92/12/ЕЕС и 92/81/ЕЕС, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Сфера применения

Статья 1

Не позднее 1 января 1993 года страны-члены ЕЭС должны установить ставки акцизного сбора на нефтепродукты, не меньше тех, что установлены данной Директивой.

Статья 2

1. Нефтепродукты, рассматриваемые данной Директивой:
 - бензин, содержащий свинец CN, с кодами 2710 00 31 и 2710 00 35;
 - бензин, не содержащий свинец CN, с кодом 2710 00 33;
 - газойл CN с кодом 2710 00 69;
 - мазутные масла CN с кодом 2710 00 79;
 - сжиженный нефтяной газ CN с кодами от 2711 12 11 до 2711 19 00;
 - метан CN с кодом 2711 29 00;
 - керосин CN с кодами 2710 00 51 и 2710 00 55.

Установление акцизных сборов

Статья 3

С 1 января 1993 года минимальная ставка акцизного сбора на бензин, содержащий свинец, должна быть фиксированной и равняться 337 экю за 1 000 л, за исключением Люксембурга, где на период с 1 января 1993 года по 31 декабря 1994 года она должна равняться 292 экю за 1 000 л.

Статья 4

С 1 января 1993 года минимальная ставка акцизного сбора на бензин, не содержащий свинец, должна быть фиксированной и равняться 287 экю за 1 000 л, за исключением Люксембурга, где на период

с 1 января 1993 года по 31 декабря 1994 года она должна равняться 242 эю за 1 000 л, при условии, что в каждом случае ставка должна быть ниже ставки для бензина с содержанием свинца.

Статья 5

1. С 1 января 1993 года минимальная ставка акцизного сбора на газойл, используемый в качестве ракетного топлива, должна быть установлена в эю за 1000 л, за исключением Люксембурга и Греции, где на период с 1 января 1993 года по 31 декабря 1994 года она должна равняться 195 эю за 1 000 л.
2. С 1 января 1993 года минимальная ставка акциза на газойл, используемый в целях, описанных в статье 8, параграф 3, Директивы 92/81/ЕЕС, должна равняться 18 эю за 1 000 л.

Статья 6

С января 1993 года минимальная ставка акцизного сбора на мазутные масла устанавливается в размере 13 эю за 1 000 кг.

Статья 7

1. С 1 января 1993 года минимальная ставка акцизного сбора на сжиженный газ и метан, используемые в качестве ракетного топлива, должна быть зафиксирована и равняться 100 эю за 1 000 кг.
2. С 1 января 1993 года минимальная ставка акциза на сжиженный газ и метан, используемые в целях, описанных в статье 8, параграф 3, Директивы 92/81/ЕЕС, должна равняться 36 эю за 1 000 кг.
3. С 1 января 1993 года минимальная ставка акциза на сжиженный газ и метан, используемые для обогрева, должна равняться 0 эю за 1 000 кг.

Статья 8

1. С 1 января 1993 года минимальная ставка акцизного сбора на керосин, используемый в качестве ракетного топлива, должна быть зафиксирована и равняться 245 эю за 1 000 л.
2. С 1 января 1993 года минимальная ставка акциза на керосин, используемый в целях, описанных в статье 8, параграф 3, Директивы 92/81/ЕЕС, должна равняться 18 эю за 1 000 кг.
3. С 1 января 1993 года минимальная ставка акциза на керосин, используемый для обогрева, должна равняться 0 эю за 1 000 кг.

Контроль

Статья 10

Каждые 2 года, и в первый раз не позднее 31 декабря 1994 года, Совет, действуя на основании докладов и предложений Комиссии, должен рассматривать ставки и принимать необходимые меры.

Заключительные положения

Статья 12

1. Не позднее 31 декабря 1992 года все страны-члены ЕЭС должны привести все свои законы, правила и административные положения в соответствие с данной Директивой.

Статья 13

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Люксембурге 19 октября 1992 года.

Директива Совета ЕС № 92/81/ЕЕС от 19 октября 1992 года «О гармонизации структуры акцизных сборов по нефтепродуктам»

Преамбула

Исходя из Договора о создании Европейского Экономического Сообщества и, в частности, статьи 99, согласно мнению Европарламента, экономического и социального комитетов, в дополнение к директивам 92/12/ЕЕС и 92/82/ЕЕС, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Сфера применения

Статья 1

Всем странам-членам ЕЭС предписано установить единые акцизные сборы на нефтепродукты, а также привести внутренние тарифы в соответствие с тарифами, установленными в Директиве 92/82/ЕЕС.

Статья 2

В список продуктов, обозначенных как «нефтепродукты», включены:

1. Продукты CN с кодом 2706.
2. Продукты CN с кодами 2707 10, 2707 20, 2707 30, 2707 50, 2707 91 00 и 2707 99 (за исключением 2707 99 30, 2707 99 50 и 2707 99 70).
3. Продукты CN с кодом 2709.
4. Продукты CN с кодом 2711, включая химически чистый метан и пропан, но исключая природный газ.
5. Продукты CN с кодами 2712 10, 2712 20 00, 2712 90 31, 2712 90 33, 2712 90 39 и 2712 90 90.
6. Продукты CN с кодом 2713, за исключением продуктов смолотечения, использованной отбеливающей земли и основных остатков.
7. Продукты CN с кодом 2715.
8. Продукты CN с кодом 2901.
9. Продукты CN с кодами 2902 11 00, 2902 19 90, 2902 20, 2902 30, 2902 41 00, 2902 42 00, 2902 43 00 и 2902 44.
10. Продукты CN с кодами 3403 11 00 и 3403 19.
11. Продукты CN с кодом 3811.
12. Продукты CN с кодом 3817.

Все нефтепродукты, не включенные в список, для которых ставка акцизных сборов определена Директивой 92/82/ЕЕС, будут облагаться акцизным сбором, если они предполагаются для использования, предлагаются для продажи или используются как топочный мазут или дизельное топливо. При этом ставка акциза должна быть фиксированной и быть эквивалентной ставке акциза для топочного мазута или дизельного топлива.

Кроме того, все присадки и наполнители для дизельного топлива будут облагаться налогом, как дизельное топливо. Все остальные продукты на основе углеводорода, за исключением угля, лигнита, торфа и подобных твердых продуктов углеводорода или природного газа, предназначенные для использования, продажи или обогрева, будут облагаться акцизным сбором, равным нефтепродуктам.

Установление акцизных сборов

Статья 3

Ставка акцизного сбора для нефтепродуктов во всех странах членах ЕЭС должна рассчитываться из расчета на 1 000 л продукта при температуре 15°C. Для мазутных масел, сжиженного нефтяного газа и метана – из расчета на 1 000 кг.

Статья 6

Под понятие «производство нефтепродуктов» не попадают:

1. Действия, в результате которых случайно получено небольшое количество нефтепродуктов.
2. Действия, благодаря которым становится возможным повторное использование нефтепродуктов, при условии, что акцизный сбор уже уплачен, и он не является меньше, чем тот, который должен был быть уплачен, если бы повторно использованные нефтепродукты облагались акцизным сбором.
3. Смешивание нефтепродуктов вне промышленных предприятий и бондовых складов, при условии, что:
 - акцизный сбор на все компоненты был уплачен;
 - что уплаченная сумма не меньше, чем сумма, которая должна быть уплачена за смесь.

Статья 8

- I. Следующие продукты исключаются из списка продуктов, подлежащих акцизным сборам, или получают льготы:
 1. Нефтепродукты, не используемые как дизельное топливо или топочный мазут.
 2. Нефтепродукты, используемые в качестве топлива для самолетов, за исключением частных некоммерческих самолетов (т.е. самолетов, используемых частными лицами в некоммерческих целях, в частности, не для перевозки людей и грузов).
 3. Нефтепродукты, используемые в качестве топлива для судов во внутренних водах стран-членов ЕЭС (включая рыбацкие), являющихся частными некоммерческими судами (т.е. судами, используемыми частными лицами в некоммерческих целях, в частности, не для перевозки людей и грузов).
- II. Страны-члены ЕЭС могут при определенном финансовом контроле снизить ставки акцизного сбора для нефтепродуктов, используемых для:
 - производства электроэнергии или на комбинированных электро-теплостанциях;
 - навигации во внутренних водах (кроме частных некоммерческих судов);
 - перевозки пассажиров и грузов по железной дороге;
 - новых проектов в области научно-технических разработок продуктов, более безвредных для окружающей среды, и, в частности, в области топлива из возобновляемых ресурсов;
 - производства, развития, испытания и технического обслуживания судов и самолетов;
 - сельского хозяйства и садоводства, а также лесного хозяйства и рыбоводства во внутренних водоемах;
 - землечерпательных работ, проводимых в портах и навигационных водных путях.
- III. Кроме того, страны-члены ЕЭС при определенном финансовом контроле также могут снизить ставки акцизного сбора на газойл и/или сжиженный нефтяной газ, и/или метан, и/или керосин, при условии, что он будет не меньше минимальной ставки, установленной Директивой 92/82/ЕЕС на нефтепродукты:
 - для стационарных двигателей;
 - для установок и механизмов, используемых при строительстве, инженерных и общественных работах;
 - для средств передвижения, предназначенных для использования вне общественных дорог, или которые получили разрешение для использования только на общественных трассах.

- IV. Совет, действуя единогласно на основе предложения Комиссии, может разрешить любой стране-члену ЕЭС внести изменения в список исключений. При этом страна, желающая использовать такую возможность, должна проинформировать Комиссию, а также предоставить ей всю необходимую информацию. В свою очередь, Комиссия обязана проинформировать остальные страны в течение одного месяца. Совет должен в течение двух месяцев рассмотреть предложения и дать согласие или отвод, если за это время ни Комиссия, ни остальные страны не потребовали отдельного рассмотрения данного вопроса Советом.

Контроль

Статья 9

К 31 декабря 1992 года Совет должен принять правила по окрашиванию и маркировке нефтепродуктов, которым предоставляются льготы или облагаются меньшим акцизным налогом.

Заключительные положения

Статья 10

Не позднее 31 декабря 1992 года все страны-члены ЕЭС обязаны привести все свои законы, правила и административные положения в соответствие с данной Директивой.

Статья 11

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Люксембурге 19 октября 1992 года.

ГАРМОНИЗАЦИЯ СОЦИАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ

Директива Совета ЕС № 93/104/ЕЕС от 23 ноября 1993 года «О некоторых аспектах организации рабочего времени»

Преамбула

Статья 118а Договора предусматривает, что Совет должен принять, на основании директив, минимальные требования для улучшения условий работы, чтобы обеспечить более высокий уровень защиты безопасности и здоровья рабочих.

Очевидно, что установление минимальных требований в отношении организации рабочего времени улучшит условия работы трудящихся Сообщества.

Для того чтобы гарантировать безопасность и здоровье рабочих Сообщества, необходимо установить для них минимальные ежедневные, еженедельные и ежегодные периоды отдыха и соответствующие перерывы в работе, что является необходимым в контексте определения максимального лимита еженедельных рабочих часов.

Исходя из Договора о создании Европейского Экономического Сообщества и, в частности, статьи 118а, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Часть I

Сфера применения и определения

Статья 1

Цель и сфера применения

1. Данная Директива устанавливает минимальные требования по безопасности и здоровью при организации рабочего времени.
2. Данная Директива относится:
 - (а) к минимальным периодам ежедневного, еженедельного и ежегодного отдыха, перерывам в работе и максимальному времени работы в неделю;
 - (б) к некоторым аспектам работы в ночное время, сменной работы системы работы.
3. Данная Директива должна применяться во всех видах деятельности, как государственной, так и частной.

Статья 2

Определения

В данной статье даются определения понятиям «рабочее время», «период отдыха», «ночное время», «рабочий, работающий в ночное время», «сменная работа», «сменный рабочий», «мобильный рабочий» (это рабочий, который является членом экипажа, выполняющего грузовые и пассажирские перевозки по автодорогам, воздуху или внутренним водным путям) и др.

Часть II**Минимальные периоды отдыха, другие аспекты организации рабочего времени****Статья 3****Ежедневный отдых**

Страны-члены ЕЭС должны принять необходимые меры, чтобы гарантировать каждому рабочему отдых не менее 11 часов в день.

Статья 4**Перерывы в работе**

Страны-члены ЕЭС обязаны гарантировать каждому рабочему перерыв, если рабочий день длится более 6 часов. Детали такого перерыва, включая продолжительность и условия, при которых он предоставляется, должны оговариваться в коллективных соглашениях, соглашениях между двумя сторонами или национальном законодательстве.

Статья 5**Еженедельные периоды отдыха**

Страны-члены ЕЭС обязаны обеспечить каждому рабочему отдых не менее 24 часов в неделю и не менее 11 часов ежедневно в соответствии со статьей 3.

Статья 6**Максимальное время работы**

Страны-члены ЕЭС должны принять необходимые меры в целях безопасности и защиты здоровья рабочих:

1. Рабочее время ограничивается законами, правилами и административными положениями, коллективными соглашениями или соглашениями между двумя сторонами;
2. Среднее время работы за 7 дней, включая сверхурочную работу, не должно превышать 48 часов.

Статья 7**Ежегодный отпуск**

1. Страны-члены ЕЭС должны гарантировать каждому рабочему оплаченный ежегодный отпуск на период не менее 4 недель.

Часть III**Ночная работа, сменная работа, организация работы****Статья 8****Продолжительность ночной работы**

Страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые меры, чтобы:

- 1) работа в ночное время не превышала 8 часов за 24 часа.

Статья 9**Оценка здоровья и перевод ночных рабочих на работу в дневное время**

1. Страны-члены ЕЭС должны принять необходимые меры, чтобы:
 - (а) рабочие проходили бесплатное медицинское обследование перед назначением на ночную работу, а затем на регулярной основе;
 - (б) если у ночных рабочих появляются проблемы со здоровьем, связанные с работой, то их, по возможности, должны перевести на работу в дневное время.
2. Бесплатное медицинское обследование, о котором говорится в параграфе 1, должно быть конфиденциальным.

Статья 12**Безопасность и защита здоровья**

Страны-члены ЕЭС должны обеспечить:

- 1) ночным и сменным рабочим безопасность и защиту здоровья на рабочих местах в соответствии с условиями работы.

Статья 15**Более благоприятные положения**

Данная Директива не должна повлиять на права стран-членов ЕЭС, применять или вводить законы, правила или административные положения, которые являются более благоприятными в отношении безопасности и защиты здоровья рабочих.

Статья 16**Базисные периоды**

Страны-члены ЕЭС могут установить следующие базисные периоды:

- 1) по применению статьи 5 – не более 14 дней;
- 2) по применению статьи 6 – не более 4 месяцев.

Ежегодный отпуск (статья 7) и отсутствие по болезни не должны быть включены или не должны приниматься во внимание при среднем подсчете базисного периода.

Статья 17**Частичная отмена**

1. Страны-члены ЕЭС могут частично отменить статьи 3, 4, 5, 6, 8 или 16, если (при некоторых видах деятельности) длительность рабочего времени не измеряется и/или predetermined, или может быть определена самими рабочими, особенно в отношении:
 - руководящего состава или другого персонала, которые сами могут принимать решения;
 - лиц, работающих на семейном подраде;
 - лиц, исполняющих служебные обязанности во время религиозных церемоний в церквях или религиозных общинах.
2. Частичная отмена может быть подтверждена законами, правилами или административными положениями, или коллективными соглашениями, соглашениями между двумя сторонами, при условии, что заинтересованным рабочим будет предоставлена компенсация в виде эквивалентного периода отдыха.

Статья 17а**Мобильные рабочие и работа, осуществляемая в других странах**

1. Статьи 3, 4, 5 и 8 не должны применяться к мобильным рабочим.
2. Страны-члены ЕЭС обязаны, тем не менее, принять необходимые меры, чтобы гарантировать таким рабочим предоставление соответствующего отдыха.
4. 1 августа 2005 года Комиссия должна после консультаций со странами-членами ЕЭС, а также управляющими и рабочими на Европейском уровне пересмотреть выполнение положений в отношении рабочих, работающих в других странах, и их безопасности и внести, в случае необходимости, соответствующие изменения.

Статья 17б**Рабочие на борту морских рыболовецких судов**

1. Статьи 3, 4, 5, 6 и 8 не применяются по отношению к рабочим, находящимся на борту морских рыболовецких судов, плавающих под флагом страны-члена ЕЭС.
2. Однако страны-члены ЕЭС должны принять все необходимые меры, чтобы рабочим, находящимся на борту морских рыболовецких судов, плавающих под флагом страны-члена ЕЭС, предоставлялся соответствующий отдых.

4. Лимиты времени работы и отдыха должны быть следующие:
 - (а) максимальное количество рабочих часов не должно превышать:
 - 14 часов в сутки;
 - 72 часа в неделю, или
 - (б) минимальное количество времени отдыха должно быть не менее:
 - 10 часов в сутки;
 - 77 часов в неделю.
7. Владелец морского рыболовецкого судна имеет право потребовать, чтобы рабочие на борту работали столько, сколько нужно, если это необходимо для немедленного обеспечения безопасности судна, людей или груза или при оказании помощи другим судам или лицам, попавшим в беду.

Статья 18

Заключительные положения

1. (а) Не позднее 23 ноября 1996 года страны-члены ЕЭС должны привести необходимые законы, правила и административные положения в соответствие с положениями данной Директивы.
(б) Однако страна-член ЕЭС должна иметь право не применять статью 6, соблюдая при этом общие принципы защиты безопасности и здоровья рабочих.
2. Если страна-член ЕЭС принимает меры, о которых говорится в параграфе 1, то в них должна содержаться ссылка на данную Директиву, и при публикации ссылка также обязательна.
4. Страны-члены ЕЭС обязаны предоставить Комиссии тексты положений национальных законодательств, уже принятых или готовящихся к принятию в соответствии с данной Директивой.
5. Каждые 5 лет страны-члены ЕЭС должны докладывать Комиссии о результатах практического применения положений данной Директивы.
Комиссия, в свою очередь, обязана сообщить об этом в Европейский Парламент, Совет, экономический и социальный Комитеты, Консультативный Совет по безопасности, гигиене и охране труда и здоровья на предприятиях.
6. Каждые 5 лет Комиссия должна предоставлять доклад Европейскому Парламенту, Совету и экономическому Комитету о применении данной Директивы.

Статья 19

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

**Директива Европейского Парламента и Совета ЕС
№ 2002/15/ЕС от 11 марта 2002 года
«Об организации рабочего времени лиц, занимающихся
автотранспортными перевозками»**

Преамбула

Постановление Совета (ЕЕС) № 3820/85 от 20 декабря 1985 года по гармонизации некоторых социальных законодательств по автомобильному транспорту устанавливает общие правила времени в пути и отдыха водителей, но данное Постановление не охватывает другие аспекты рабочего времени на автомобильном транспорте.

Для обеспечения безопасности на транспорте и здоровья работников необходимо сформулировать ряд более специфических положений, касающихся часов работы на автомобильном транспорте.

Исходя из Договора о создании Европейского Сообщества и, в частности, статей 71 и 137 (2), на основании предложений Комиссии, согласно мнению экономического и социального комитетов, после консультаций с региональными Комитетами, в соответствии с процедурой, установленной в статье 251 Договора, и в свете совместного текста, одобренного Согласительным Комитетом 12 января 2002 года, была принята следующая Директива.

Статья 1

Цель

Цель данной Директивы – установить минимальные требования в отношении организации рабочего времени для того, чтобы улучшить охрану здоровья и безопасность лиц, занятых автотранспортными перевозками, а также для улучшения безопасности движения и для выравнивания условий конкуренции.

Статья 2

Сфера применения

1. Данная Директива должна применяться к наемным водителям, нанятым предприятиями, зарегистрированными в странах-членах ЕЭС, участвующими в автотранспортной деятельности, описанной в Постановлении (ЕЕС) № 3820/85, или Соглашением AETR.

Данная Директива должна применяться к водителям, занятым собственным бизнесом, с 23 марта 2009 года.

За два года до этой даты Комиссия обязана представить Европейскому Парламенту и Совету доклад, в котором анализируются последствия исключения водителей, работающих не по найму, из сферы применения данной Директивы. На основании такого доклада Комиссия должна внести предложения, целью которых могут быть:

- формулирование условий включения водителей, работающих не по найму, в сферу применения данной Директивы;
- не включение водителей, работающих не по найму, в сферу применения данной Директивы.

Статья 4

Максимально разрешенное количество рабочих часов в неделю

- (а). Среднее количество рабочих часов в неделю не должно превышать 48 часов. Максимальное количество может быть увеличено до 60 часов, если в течение 4-х месяцев среднее количество часов в неделю не превышало 48 часов.

Статья 5

Перерывы в работе

1. В случае, если рабочий день длится от 6 до 9 часов, то перерыв должен быть не менее 30 минут, а если больше 9 часов – не менее 45 минут.

Статья 7

Работа в ночное время

1. Если работа выполняется в ночное время, то время работы не должно превышать 10 часов в течение 24 часов.
Компенсация за работу в ночное время выплачивается в соответствии с национальным законодательством, коллективным договором, соглашением между двумя сторонами, при условии, что такая компенсация не приведет к ухудшению дорожной безопасности.
2. К 23 марта 2007 года Комиссия обязана в рамках доклада, подготовленного в соответствии со статьей 13(2), определить последовательность положений, сформулированных в параграфе 1 данной статьи.
3. Комиссия должна представить предложения для Директивы, содержащей положения, касающиеся подготовки профессиональных водителей, включая тех, кто работает ночью, и сформулировать общие принципы такой подготовки.

Статья 9

Информация и записи

Страны-члены ЕЭС должны обеспечить:

- (а) информацию для водителей о соответствующих национальных требованиях, внутренних правилах на предприятии и двусторонних соглашениях, заключенных между сторонами, в частности, коллективные соглашения и любые другие соглашения, достигнутые на основании настоящей Директивы, без ущерба для Директивы Совета 91/533/ЕЕС от 14 декабря 1991 года об обязанностях нанимателей информировать работников об условиях, применяемых при заключении контракта или взаимоотношениях при найме на работу;
- (б) обязательную запись времени работы водителей, занятых в перевозках. Записи должны храниться не менее 2-х лет после окончания работы. По просьбе водителей работодатели должны выдавать им копии сведений об отработанных часах.

Статья 10

Более благоприятные (льготные) положения

Настоящая Директива не влияет на право стран-членов ЕЭС применять или вводить законы, правила или административные положения, которые являются более благоприятными для охраны здоровья и обеспечения безопасности лиц, занятых в автотранспортных перевозках.

Статья 11

Штрафные санкции

Страны-члены ЕЭС могут сформулировать систему штрафных санкций за нарушение национальных положений, принятых в соответствии с данной Директивой, и принять необходимые меры для введения в действие этих санкций. Штрафы должны быть эффективными и пропорциональными.

Статья 13**Отчеты**

1. Страны-члены ЕЭС обязаны каждые два года докладывать Комиссии о применении данной Директивы. В отчетах должны быть отражены мнения обеих сторон-участников перевозки. Комиссия должна получать их не позднее 30 сентября.
2. Каждые два года Комиссия обязана подготавливать доклад о применении странами-членами ЕЭС настоящей Директивы и представлять его в Европейский Парламент, Совет, экономический и социальный Комитеты, а также региональные Комитеты.

Статья 14**Заключительные положения**

1. До 23 марта 2005 года страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые законы, правила и административные положения, которые будут соответствовать настоящей Директиве. Эти документы должны ссылаться на данную Директиву.
2. Страны-члены ЕЭС должны сообщить Комиссии положения национальных законодательств, которые они приняли в соответствии с настоящей Директивой.
3. Страны-члены ЕЭС обязаны обеспечить выполнение положений данной Директивы грузоотправителями, экспедиторами, основными подрядчиками, субподрядчиками и предприятиями, нанимающими водителей.

Статья 15**Вступление в силу**

Настоящая Директива вступает в силу в день публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Статья 16**Адресаты**

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 11 марта 2002 года.

**Директива Совета ЕС № 88/599/ЕЕС от 23 ноября 1988 года
«О стандартных процедурах проверки применения Постановления (ЕЕС) № 3820/85
о гармонизации некоторых социальных законодательств в отношении автотранспорта
и Постановления (ЕЕС) № 3821/85 о записывающем оборудовании
на автотранспорте»**

Преамбула

Постановления (ЕЕС) № 3820/85 и (ЕЕС) № 3821/85 являются важными для создания общего рынка внутреннего автомобильного транспорта.

Правильное применение социальных правил на автотранспорте требует единообразных и эффективных проверок странами-членами ЕЭС.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Статья 1

Контроль

Цель данной Директивы – сформулировать минимальные условия для контроля за правильным и единообразным применением Постановлений (ЕЕС) № 3820/85 и (ЕЕС) № 3821/85.

Статья 2

Система контроля

1. Страны-члены ЕЭС обязаны организовать систему для ежегодного надлежащего и регулярного контроля, как на дороге, так и в помещении предприятий, водителей и транспортных средств всех категорий, попадающих в сферу применения Постановлений (ЕЕС) № 3820/85 и (ЕЕС) № 3821/85.
2. Каждая страна-член ЕЭС должна организовать проверку таким образом, чтобы:
 - ежегодно охватывать не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, попадающих в сферу применения Постановлений (ЕЕС) № 3820/85 и (ЕЕС) № 3821/85;
 - не менее 15% от общего числа рабочих дней проверки осуществлялось на дороге и не менее 25% – в помещениях предприятий.
3. Количество проверенных водителей на дорогах, в помещениях предприятий, количество проверенных рабочих дней и количество нарушений должны быть, в числе прочего, внесены в информацию, предоставляемую Комиссии в соответствии со статьей 16(2) Постановления (ЕЕС) № 3820/85.

Статья 3

Проверки на дорогах

1. Проверки на дорогах должны быть организованы в различных местах и в любое время так, чтобы они охватывали значительную часть всей дорожной сети, и так, чтобы было сложно избежать подобной проверки.

2. В дорожную проверку входят:
 - ежедневное время работы, перерывов и отдыха;
 - последнее еженедельное время отдыха;
 - правильная работа записывающих устройств или наличие документов, упомянутых в статье 14(5) Постановления (ЕЕС) № 3820/85.
3. Проверки на дорогах должны проводиться без всякой дискриминации, вне зависимости от того, является ли водитель гражданином стран-членов ЕЭС или нет.
4. Для облегчения задачи проверяющего офицера у него должны быть:
 - список основных статей проверки;
 - разговорник с терминами, используемыми в автотранспортных операциях, который должна обеспечить Комиссия.
5. В случае, если при проверке на дороге водителя или автотранспортного средства, зарегистрированного в другой стране-члене ЕЭС, возникают предположения о нарушениях, которые не могут быть обнаружены из-за нехватки данных, то правомочные органы этих стран обязаны помогать друг другу для прояснения ситуации.

Статья 4

Проверки в помещениях предприятий

2. Статьи проверки в помещениях предприятий должны включать в себя:
 - еженедельное время отдыха и период работы между отдыхом;
 - двухнедельное ограничение времени вождения;
 - компенсации за сокращение ежедневного или еженедельного времени отдыха;
 - использование учетных записей и/или организацию рабочего времени водителей.

Статья 5

Согласованные и скоординированные проверки

1. Страны-члены ЕЭС обязаны не менее двух раз в год проводить согласованные операции по проверке на дорогах водителей и транспортных средств, попадающих в сферу применения Постановлений (ЕЕС) № 3820/85 и (ЕЕС) № 3821/85.
2. Такие операции, по возможности, должны проводиться одновременно в двух или более странах-членах ЕЭС.

Статья 6

Обмен информацией

1. В соответствии со статьями 17 (3) Постановления (ЕЕС) № 3820/85 и 19 (3) Постановления (ЕЕС) № 3821/85 страны-члены ЕЭС должны обмениваться двусторонней информацией каждые 12 месяцев, спустя 6 месяцев после нотификации данной Директивы или по специальному запросу страны-члена ЕЭС.

Статья 7

1. Страны-члены ЕЭС, за исключением Португалии, обязаны ввести в силу необходимые законы, правила и административные нормы и привести их в соответствие с настоящей Директивой до 1 января 1989 года. Португалия должна сделать это не позднее 1 января 1990 года.
2. Страны-члены ЕЭС обязаны передать Комиссии тексты основных положений национальных законов, которые они приняли в соответствии с настоящей Директивой.

Статья 8

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 23 ноября 1988 года.

Постановление Совета ЕС № 3821/85 от 20 декабря 1985 года «О записывающем оборудовании на автомобильном транспорте»

Преамбула

Постановлением (ЕЕС) № 1463/70 совместно с Постановлением (ЕЕС) № 2828/77 введено записывающее оборудование на автомобильном транспорте.

Принимая во внимание дополнения, приводимые ниже, и для разъяснения фактов, все соответствующие положения должны быть объединены в едином тексте, и, соответственно, Постановление Совета (ЕЕС) № 1463/70 отменяется. Однако исключения, перечисленные в статье 3(1), на некоторое время остаются в силе.

Для того чтобы убедиться, что записывающее оборудование функционирует надежно и правильно, необходимо сформулировать единые требования к периодическим проверкам и инспекциям оборудования после его установки.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Глава I

Принципы и сфера применения

Статья 1

Согласно данному Постановлению конструкция, установка, использование и проверка записывающего оборудования должны соответствовать требованиям, перечисленным в Приложениях I и II.

Статья 3

1. Записывающее оборудование должно устанавливаться и использоваться на транспортных средствах, зарегистрированных в странах-членах ЕЭС и используемых для перевозки пассажиров или грузов по дорогам, за исключением автомашин, перечисленных в статьях 4 и 14 (1) Постановления (ЕЕС) № 3820/85.

Глава II

Утвержденный образец

Статья 4

Производитель или его представитель в стране-члене ЕЭС обязан подать в ЕЭС заявление на утверждение типа записывающего оборудования вместе с соответствующей спецификацией.

Статья 5

Страна-член ЕЭС может утвердить любой тип записывающего оборудования или любую форму учетной ведомости, которые соответствуют требованиям, перечисленным в Приложении I настоящего Постановления. Любые модификации или дополнения к утвержденным моделям должны получить дополнительное одобрение страны-члена ЕЭС.

Статья 7

Правомочные органы страны-члена ЕЭС, одобрявшие или отказавшие в утверждении записывающего оборудования или новых форм учетных ведомостей, обязаны в течение месяца передать другим странам-членам ЕЭС копии утверждающих документов или сообщить об отказе в одобрении. В последнем случае необходимо указать причины отказа.

Статья 10

Ни одна страна-член ЕЭС не может отказать в регистрации транспортных средств, оснащенных записывающим оборудованием, или запретить использование автомобилей, имеющих такое оборудование, при условии, что на нем имеется отметка об одобрении ЕЭС.

Глава III**Установка и проверка****Статья 12**

1. Записывающее оборудование должно быть установлено только в мастерских, утвержденных правомочными органами стран-членов ЕЭС.
2. Утвержденные мастерские обязаны ставить на пломбах специальный знак. Правомочные органы стран-членов ЕЭС должны вести учет используемых знаков.
3. Правомочные органы стран-членов ЕЭС обязаны отправлять друг другу списки одобренных мастерских и 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 только одобренные учетные ведомости.
2. Ведомости должны храниться на предприятии не менее года, и по требованию водителей должны выдаваться их копии. Учетные ведомости должны предъявляться по первому требованию инспектирующего офицера.

Статья 15

1. Водители не должны использовать грязные или поврежденные учетные ведомости.
2. Водители обязаны заполнять учетные ведомости ежедневно, с момента отправления.
3. Водитель обязан:
 - убедиться, что время, отмеченное в ведомости, соответствует официальному времени страны-регистрации.
5. Каждый член экипажа автомашины должен внести следующую информацию в свою ведомость:
 - (а) имя и фамилию;
 - (б) дату и место, где было начато заполнение ведомости, а также дату и место, где оно было закончено;
 - (в) регистрационный номер автомашины;

- (г) показания одометра;
 - (д) время любой замены автомашины.
6. Оборудование должно быть расположено так, чтобы правомочный проверяющий офицер мог при необходимости открыть его и прочитать все показания за 9 последних часов до времени проверки.
 7. По первому требованию проверяющего офицера водитель обязан предъявить учетную ведомость на текущую неделю или на последний день предыдущей недели, когда он работал.

Статья 16

1. В случае поломки оборудования, работодатель должен как можно скорее починить его в мастерской, одобренной ЕЭС.
Если в недельный срок после обнаружения поломки автомобиль невозможно вернуть на предприятие, то ремонт должен производиться в пути.
2. В случае неисправности оборудования, водители должны сами записывать всю информацию в учетных ведомостях или на листах бумаги, которые должны быть приложены к учетной ведомости.

Глава V

Заключительные положения

Статья 18

1. Для принятия настоящего Постановления создается Комитет, в состав которого должны войти представители стран-членов ЕЭС, председателем является представитель Комиссии.
4. Представитель Комиссии должен передать Комитету проект мер, которые необходимо принять. Комитет обязан высказать свое мнение в сроки, определенные председателем, в зависимости от срочности вопроса. Мнение одобряется квалифицированным большинством в соответствии со статьей 148(2) Договора. Председатель не принимает участия в голосовании.
5. (а) Комиссия должна принять предусмотренные меры, если они соответствуют мнению Комитета.
(б) Если предусмотренные меры не согласуются с мнением Комитета, то Комиссия обязана без промедления передать Совету предложения о необходимых шагах. Совет обязан действовать на основании квалифицированного большинства.
(в) Если Совет не предпримет никаких действий в течение трех месяцев после того, как ему были переданы предложения, то они принимаются Комиссией.

Статья 19

1. Страны-члены ЕЭС должны своевременно, после консультаций с Комиссией, принять законы, правила и административные положения, необходимые для введения данного Положения.
Такие меры должны, в числе прочего, включать в себя организацию, процедуру и методы проведения, контроль за выполнением и штрафные санкции в случае нарушений.
2. Страны-члены ЕЭС обязаны помогать друг другу в применении настоящего Постановления и в дальнейшем контроле за его выполнением.
3. В рамках этой взаимопомощи правомочные органы стран-членов ЕЭС должны регулярно отправлять друг другу всю возможную информацию, касающуюся:
 - нарушений настоящего Постановления нерезидентами и штрафные санкции, примененные к таким нарушителям;
 - штрафов, наложенных странами-членами ЕЭС на своих граждан за такие нарушения, совершенные на территории других стран-членов ЕЭС.

Статья 20

Постановление (ЕЕЭ) № 1463/70 отменяется.

Однако статья 3 (1) вышеупомянутого Постановления, касающаяся транспортных средств и водителей, за-

нятых в регулярных международных пассажирских перевозках, остается в силе до 31 декабря 1989 года, при условии, что на транспортном средстве еще не установлено записывающее оборудование.

Статья 21

Настоящее Постановление вступает в силу 29 сентября 1986 года.

Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 20 декабря 1985 года.

Приложение I

Требования к конструкции, испытанию, установке и проверке

- I. Определения
- II. Общие характеристики и работа записывающих устройств
Оборудование должно записывать следующие показатели:
 1. расстояние, пройденное транспортным средством;
 2. скорость;
 3. время в пути;
 4. другое рабочее время, при наличии такового;
 5. перерывы и ежедневное время отдыха;
 6. открытие ящика, в котором находится учетная ведомость.

Если транспортное средство управляется двумя водителями, то оборудование должно записывать одновременно, но на двух отдельных листах, сведения, указанные в пунктах 3, 4 и 5.

- III. Требования к конструкции записывающих устройств
- IV. Учетные ведомости
- V. Установка записывающего оборудования
- VI. Проверка и инспекция

Приложение II

Утвержденные знаки и сертификаты

- I. Утвержденные знаки
 1. Утвержденный знак должен быть:
 - прямоугольной формы, на нем должна быть написана буква «е» с числом или буквой, обозначающими страну, в которой выпущен этот знак в соответствии со следующим:

Бельгия – 6,	Ирландия – IRL,
Дания – 18,	Италия – 3,
Германия – 1,	Люксембург – 13,
Греция – GR,	Нидерланды – 4,
Испания – 9,	Португалия – 21,
Франция – 2,	Великобритания – 11,
 - и утвержденное число, соответствующее числу сертификата, выданного на прототип записывающего устройства или учетной ведомости, размещенное в любом месте на этом прямоугольном знаке.
 2. Знак должен быть несмываемым и легко читаться.
- II. Утвержденный сертификат
Приводится образец утвержденного сертификата.

Директива Совета ЕС № 91/439/ЕЕС от 29 июля 1991 года «О водительских удостоверениях (правах)»

Преамбула

В интересах общей транспортной политики, для улучшения безопасности на дорогах, а также для облегчения передвижения лиц, сдавших водительские экзамены в своей стране, но живущих в другой стране-члене ЕЭС, необходимо принять общий образец национальных водительских удостоверений, который бы взаимно признавался всеми странами-членами ЕЭС.

Исходя из Договора, о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Статья 1

1. Страны-члены ЕЭС обязаны принять национальные водительские права на основании образца Сообщества, описанного в Приложении I, в соответствии с положениями настоящей Директивы.
2. Водительские права, выданные странами-членами ЕЭС, должны взаимно признаваться.

Статья 2

1. Эмблема на первой странице образца водительского удостоверения Сообщества должна содержать отличительный знак страны-члена ЕЭС, выдавшего права.
2. Страны-члены ЕЭС обязаны принять все необходимые меры, чтобы избежать подделки водительских прав.

Статья 3

1. Водительские удостоверения, упомянутые в статье 1, должны давать право на управление транспортными средствами следующих категорий:
 - Категория А;
 - Категория В;
 - Категории В+Е;
 - Категория С;
 - Категории С+Е;
 - Категория D;
 - Категории D+Е.

Статья 4

1. В водительском удостоверении должны быть отмечены условия, при которых водителю разрешено управлять автомашиной.

2. Если, ввиду физических недостатков, вождение разрешено только на определенных типах или специально оборудованных автомобилях, то экзамен на получение прав проводится на таких же автомобилях.

Статья 5

1. Выдача водительских удостоверений должна соответствовать следующим условиям:
 - (а) права для категорий C и D выдаются только при наличии у водителя прав категории B;
 - (б) права для категорий B+E, C+E, D+E выдаются только при наличии водительского удостоверения для категорий B, C и D, соответственно.

Статья 6

1. Минимальный возраст для получения водительских прав должен быть:
 - (а) 16 лет для подкатегорий A1 и B1;
 - (б) 18 лет для категорий A, B, B+E, C, C+E и подкатегорий C1 и C1+E;
 - (в) 21 год для категорий D и D+E и подкатегорий D1 и D1+E.
3. Страны-члены ЕЭС могут отказать в признании водительских удостоверений, выданных лицам моложе 18 лет.

Статья 7

1. Водительские удостоверения выдаются лицам, которые:
 - (а) сдали экзамен на вождение и теорию и соответствуют медицинским требованиям, приведенным в Приложениях II и III;
 - (б) проживают на территории страны-члена ЕЭС, выдавшей права, или могут привести доказательства того, что они учились там не менее 6 месяцев.
2. Каждая страна-член ЕЭС может сама определять сроки действия водительских удостоверений.
5. Разрешается иметь водительское удостоверение не более, чем одной страны-члена ЕЭС.

Статья 8

1. Если водитель, имеющий действующие права, переехал на жительство в другую страну-член ЕЭС, то он может подать запрос об обмене его водительского удостоверения.
2. В целях соблюдения принципов территориальности уголовного и полицейского прав, страны-члены ЕЭС могут применить национальные положения по ограничению, приостановлению, изъятию или отказе в праве на вождение владельцу водительского удостоверения, выданного другой страной-членом ЕЭС.
3. Страна-член ЕЭС, производящая обмен водительского удостоверения, должна вернуть его в ту страну, в которой водительское удостоверение было выдано, с объяснением причины возврата.
5. Замену утерянных или украденных водительских удостоверений производят правомочные органы страны-члена ЕЭС, гражданином которой является водитель.
6. Если страна-член ЕЭС обменивает водительские удостоверения, выданные третьей страной, но по образцу Сообщества, то такой обмен должен быть зарегистрирован в последней. Такой обмен производится только в том случае, если водительское удостоверение, выданное третьей страной, было передано правомочным властям страны-члена ЕЭС, производящим обмен.

Статья 10

По соглашению с Комиссией, страны-члены ЕЭС обязаны установить эквивалентность категорий водительских удостоверений, выданных до вступления в силу настоящей Директивы.

Статья 11

Через пять лет после принятия настоящей Директивы, Совет, действуя на основании предложения Комиссии, должен пересмотреть национальные положения, касающиеся возможных подкатегорий, которые могли бы быть приняты в соответствии со статьей 3, в целях их возможной гармонизации или отмены.

Статья 12

1. После консультаций с Комиссией страны-члены ЕЭС обязаны до 1 июля 1994 года принять законы, правила и административные положения, необходимые для введения настоящей Директивы.
2. Данные законы должны ссылаться на Директиву.
3. Страны-члены ЕЭС обязаны помогать друг другу в применении настоящей Директивы и, в случае необходимости, обмениваться информацией о зарегистрированных водительских удостоверениях.

Статья 13

С 1 июля 1996 года Директива 80/1263/ЕЕС отменяется.

Статья 14

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 29 июля 1991 года.

Приложение I

Положения, касающиеся образца водительских удостоверений Сообщества:

1. Цвет водительского удостоверения – розовый, размеры: высота – 106 мм, ширина – 222 мм.
2. В удостоверении должно быть 6 страниц.

Приложение II

I. Знания, умения и поведение при управлении автомобилем

1. Для безопасности управления автомобилем водитель должен иметь определенные знания, умения и вести себя определенным способом, чтобы:
 - распознать опасность на дороге и оценить ее серьезность;
 - умело управлять своим автомобилем, чтобы не создавать опасные ситуации на дороге и должным образом реагировать в случае опасности;
 - выполнять правила дорожного движения, в частности те, которые предназначены для предотвращения аварий на дорогах;
 - определить поломки в своем автомобиле, особенно те, которые могут быть опасными для жизни;
 - принимать во внимание все факторы, которые могут повлиять на вождение (алкоголь, плохое зрение, переутомление).
2. Знания.
3. Умения.
4. Поведение.
5. Специфические требования для категорий А, В, С, D, В+Е, С+Е, D+Е.
6. Использование транспортного средства.
- II. Минимальные требования на экзамене по вождению
Страны-члены ЕЭС должны принять необходимые меры для того, чтобы убедиться, что кандидаты на получение водительских удостоверений обладают знаниями и умениями, необходимыми для управления автомобилем. Экзамен должен включать в себя:
 - теоретическую часть;
 - экзамен по проверке умений и поведения водителя.
7. Теоретический тест.
8. Тест на умения и поведение.

Приложение III

Минимальные требования к физическому и умственному состояниям водителей

Директива Совета ЕС № 76/914/ЕЕС от 16 декабря 1976 года «О минимальном уровне подготовки водителей»

Преамбула

Согласно статье 5 (1) (б) (второй абзац) Постановления (ЕЕС) № 543/69 водитель автотранспортного средства, предназначенного для перевозки грузов и имеющего максимальный вес более 7,5 т, не достигший 21 года, должен иметь специальный сертификат профессиональной пригодности. Сертификат должен быть признан одной из стран-членов ЕЭС, и подтверждать окончание специальных курсов для водителей, перевозящих грузы.

Согласно статье 5 (2) Постановления (ЕЕС) № 543/69 водитель автомашины, предназначенной для перевозки пассажиров, должен быть не моложе 21 года и соответствовать всем требованиям, сформулированным в данной статье.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании Постановления Совета (ЕЕС) № 543/69 от 25 марта 1969 года о гармонизации некоторых социальных законодательств на автотранспорте и дополнениях, приводимых в Постановлении (ЕЕС) № 515/72, и, в частности, статей 5 (1) (б) (второй абзац) и (2) (в), предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Статья 1

1. Необходимо считать, что любое лицо, имеющее соответствующее национальное водительское удостоверение и закончившее курсы профессиональной подготовки водителей, в которые должны быть включены предметы, перечисленные в Приложении к данной Директиве, имеет минимальный уровень подготовки водителей автотранспортных средств, предназначенных для перевозки грузов по дорогам.
2. Программа и организация курсов по профессиональной подготовке водителей должны быть сформулированы странами-членами ЕЭС. Доказательством того, что курсы закончены, должен быть экзамен, проводимый странами-членами ЕЭС или органами, специально назначенными для этой цели и действующими под надзором со стороны органов государства.
3. Страны-члены ЕЭС могут потребовать, чтобы водители, занимающиеся национальными и международными автоперевозками на транспортных средствах, прошли более интенсивную профессиональную подготовку, чем предлагается в Приложении.

Статья 2

1. Сертификат о профессиональной пригодности, о котором говорится во втором абзаце статей 5 (1) (б) и 5 (2) (в) Постановления (ЕЕС) № 543/69, должен быть выдан страной-членом ЕЭС или специально назначенными органами, действующими под надзором государства, лицу, соответствующему требованиям, сформулированным в статье 1 настоящей Директивы.

Статья 3

1. После консультаций с Комиссией страны-члены ЕЭС в течение 2-х лет обязаны принять меры, необходимые для соответствия данной Директиве.
2. Каждая страна-член ЕЭС должна предоставить Комиссии образцы сертификатов или равнозначных документов, принятых для введения в силу статьи 2 (1). Комиссия обязана передать эту информацию всем остальным странам-членам ЕЭС.

Статья 4

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 16 декабря 1976 года.

Приложение

Минимальный уровень подготовки, необходимый для получения свидетельства о профессиональной пригодности, согласно статьям 5 (1) (б) или (2) (в) Постановления (ЕЕС) № 543/69

Для получения свидетельства о профессиональной подготовке в курсы должны быть включены следующие предметы:

1. Знание конструкции и основных компонентов автомашины.
2. Общие знания о транспортных и административных процедурах.
3. Опыт вождения грузовых или пассажирских транспортных средств.

ТЕХНОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Директива Совета ЕС № 91/671/ЕЕС от 16 декабря 1991 года «О сближении законов стран-членов ЕЭС в отношении обязательного использования ремней безопасности в машинах массой менее 3,5 т»

Преамбула

Национальные законы об обязательном использовании ремней безопасности имеют особенности в различных странах-членах ЕЭС. Необходимая гармонизация данных законов должна быть сделана, в частности, в отношении автомобилей массой менее 3,5 т в целях обеспечения большей безопасности дорожного движения.

Исходя из статьи 75 Договора о создании Евросоюза, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Статья 1

1. Данная Директива должна применяться ко всем автомобилям категорий M_1 , M_2 (за исключением задних сидений и автомобилей с максимально разрешенным весом свыше 3,5 т, а также автомобилей, имеющих специально предназначенные места для стоящих пассажиров) и N_1 (кроме задних сидений) в соответствии с Приложением I Директивы 70/156/ЕЕС, предназначенных для использования на дорогах, имеющих не менее 4-х колес и максимальную скорость свыше 25 км/ч.

Статья 2

Страны-члены ЕЭС обязаны обеспечить контроль за использованием водителем и пассажирами ремней безопасности.

Дети моложе 12 лет и ниже 150 см ростом должны сидеть на специальных сиденьях, соответствующих весу и росту ребенка, с ремнями безопасности.

Статья 3

Положения настоящей Директивы также применяются к водителям и пассажирам автомобилей, передвигающихся по автодорогам Сообщества, зарегистрированным в третьей стране.

Статья 5

При некоторых заболеваниях правомочные органы могут выдавать специальные сертификаты, разрешающие не пользоваться ремнями безопасности. Такие свидетельства, выданные в одной стране-члене ЕЭС, должны быть действительны во всех остальных странах Содружества. Такое медицинское свидетельство должно иметь срок действия и предъявляться при первом требовании.

Статья 7

Комиссия обязана к 1 августа 1994 года представить доклад о применении данной Директивы с тем, чтобы

решить, нужно ли принять более строгие меры и необходимо ли более тесное сближение законодательств. К докладу должны прилагаться предложения, решения по которым Совет должен принять квалифицированным большинством.

Статья 8

1. После консультаций с Комиссией до 1 января 1993 года страны-члены ЕЭС обязаны ввести в действие законы, положения и административные правила, соответствующие настоящей Директиве. Страны-члены ЕЭС должны проинформировать об этом Комиссию.
2. В данных положениях должно быть указание на настоящую Директиву.
3. Страны-члены ЕЭС обязаны передать Комиссии тексты основных положений национальных законов, которые они приняли в соответствии с настоящей Директивой.

Статья 9

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 16 декабря 1991 года.

**Директива Совета ЕС № 92/6/ЕЕС от 19 октября 1992 года
«Об установлении и использовании приборов для ограничения скорости на
определенных категориях грузовых автомобилей ЕС»**

Преамбула

Одной из целей общей транспортной политики является формулирование общих принципов для международных перевозок внутри Сообщества и облегчение передвижения транспорта.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Положение.

Статья 1

В соответствии с данной Директивой «грузовой автомобиль» означает автомобиль, относящийся к одной из ниже указанных категорий, предназначенный для использования на дорогах, имеющий не менее 4-х колес и максимальную скорость выше 25 км/ч:

- автомашины категории М₃ с максимальным весом более 10 т;
- автомашины категории N₃.

Категории М₃ и N₃ определены в Приложении I Директивы 70/156/ЕЕС.

Статья 2

Страны-члены ЕЭС обязаны обеспечить необходимые меры по использованию на дорогах грузовых автомобилей категории М₃ только в том случае, если на них установлены приборы для ограничения скорости не более 100 км/ч.

Статья 3

1. Страны-члены ЕЭС должны обеспечить необходимые меры по использованию на дорогах грузовых автомобилей категории М₃ только в том случае, если на них установлены приборы для ограничения скорости не более 90 км/ч, при этом необходимо помнить, что при нынешнем уровне технологии реальная скорость при использовании таких приборов будет не более 86 км/ч.
2. Странам-членам ЕЭС разрешено устанавливать максимальную скорость не более 85 км/ч для автомобилей, перевозящих опасные грузы и зарегистрированных на их территории.

Статья 4

1. Статьи 2 и 3 применяются к автомобилям, зарегистрированным после 1 января 1994 года.
2. Статьи 2 и 3 также применяются до 1 января 1995 года к автомобилям, зарегистрированным между 1 января 1988 года и 1 января 1994 года.

Однако если автомобили используются только для национальных перевозок, то статьи 2 и 3 могут применяться после 1 января 1996 года.

Статья 5

2. Приборы для ограничения скорости устанавливаются в мастерских, определенных странами-членами ЕЭС.

Статья 6

Требования статей 2 и 3 не распространяются на автомобили, используемые вооруженными силами, подразделениями гражданской обороны, пожарной охраны и органами по поддержанию общественного порядка.

Данные требования распространяется на грузовые автомобили, которые:

- по своей конструкции не могут ездить со скоростью выше, чем определено в статьях 2 и 3;
- используются для научных опытов на дорогах;
- используются только в общественном транспорте в черте города.

Статья 7

1. Не позднее 1 октября 1993 года страны-члены ЕЭС обязаны привести необходимые законы, правила и административные положения в соответствие с положениями настоящей Директивы.
2. Страны-члены ЕЭС должны предоставить Комиссии тексты основных внутренних законов, принятых в соответствии с данной Директивой.

Статья 8

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 10 февраля 1992 года.

**Директива Совета ЕС № 96/96/ЕС от 20 декабря 1996 года
«О сближении законодательств стран-членов ЕЭС,
касающихся проверок на пригодность к эксплуатации
грузовых автомобилей и их прицепов»**

Преамбула

В Директиву Совета ЕС № 77/143/ЕЕС от 29 сентября 1976 года о сближении законодательств стран-членов ЕЭС, касающихся проверок на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов, было внесено множество поправок, и для ясности настоящая Директива должна быть сведена к единому тексту.

Существующие на данный момент стандарты и методы проверок отличаются в различных странах-членах ЕЭС. Очевидно, что такое положение дел нарушает условия конкуренции между транспортными предприятиями в различных странах-членах ЕЭС.

Исходя из Договора об образовании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, действуя в соответствии с процедурой, сформулированной в статье 189с Договора, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

**Глава I
Общие положения**

Статья 1

1. В соответствии с настоящей Директивой и особенно Приложениями I и II во всех странах-членах ЕЭС все грузовые автомобили, их прицепы и полуприцепы, зарегистрированные в данной стране, должны периодически проходить проверки на пригодность к эксплуатации.
2. В Приложениях I и II перечислены категории транспортных средств, которые обязаны проходить проверки, частота прохождения проверок и перечень оборудования, подлежащего проверке.

Статья 2

Проверки на пригодность транспортных средств к эксплуатации должны проводиться государством, государственным органом, наделенным такими полномочиями государством, органами или предприятиями, назначенными или напрямую контролируруемыми государством, включая должным образом уполномоченные частные организации. В частности, если предприятие определено как место проведения проверок, но в то же время оно занимается ремонтом автомобилей, то страны-члены ЕЭС обязаны предпринять все необходимые меры для того, чтобы гарантировать объективность и высокое качество осмотра транспортных средств.

Статья 3

1. Страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые им документы, подтверждающие, прохождение транспортным средством проверки на пригодность к эксплуатации в соответствии с положениями настоящей Директивы.

- О принятых документах они должны информировать остальные страны-члены ЕЭС и Комиссию.
2. Каждая страна-член ЕЭС обязана признавать такие документы, выданные в другой стране-члене ЕЭС, подтверждающие, что транспортное средство, с прицепом или полуприцепом, зарегистрированное в данной стране, прошло проверку на пригодность к эксплуатации в соответствии с положениями настоящей Директивы.
 3. Страны-члены ЕЭС обязаны применять соответствующие процедуры для того, чтобы доказать, что работа тормозной системы транспортного средства, зарегистрированного на их территории, соответствует требованиям, сформулированным в настоящей Директиве.

Глава II

Исключения и частичная отмена

Статья 4

Страны-члены ЕЭС должны иметь право исключать из сферы действия данной Директивы транспортные средства, принадлежащие вооруженным силам, силам правопорядка и пожарным частям.

1. После консультаций с Комиссией страны-члены ЕЭС могут исключить из сферы применения данной Директивы или сделать предметом специальных положений некоторые виды транспортных средств, эксплуатируемых или используемых в исключительных условиях, или транспортные средства, которые практически никогда не используются на общественных дорогах, включая транспортные средства, представляющие исторический интерес и выпущенные до 1 января 1960 года, или которые временно изъяты из обращения.
2. После консультаций с Комиссией страны-члены ЕЭС могут установить свои собственные стандарты проверок для транспортных средств, представляющих исторический интерес.

Статья 5

Несмотря на положения Приложений I и II, страны-члены ЕЭС могут:

- назначать дату для первой обязательной проверки на пригодность к эксплуатации и, по возможности, подвергать транспортные средства такому осмотру до регистрации;
- уменьшать интервалы между двумя обязательными проверками;
- сделать обязательной проверку дополнительного оборудования;
- увеличить количество единиц проверяемого оборудования;
- распространить требования к периодическим проверкам на другие категории транспортных средств;
- назначить специальные дополнительные проверки;
- требовать, чтобы для всех зарегистрированных на их территории транспортных средств требования к стандартам тормозной системы были выше, чем это определено в Приложении II, и могут включить проверку для транспортных средств с большей загрузкой, при условии, что такие требования не превышают утвержденных для этого типа транспортных средств.

Глава III

Заключительные положения

Статья 7

1. По предложению Комиссии Совет, действуя на основании квалифицированного большинства, должен принять отдельную Директиву, необходимую для того, чтобы определить минимальные стандарты и методы проверки единиц оборудования, перечисленные в Приложении II.
2. В соответствии с процедурой, описанной в статье 8, должны быть приняты любые поправки, необходимые для адаптации к техническому прогрессу стандартов и методов, определенных в отдельной Директиве.

Статья 8

1. Комиссии должен помогать комитет по адаптации Директивы о проверках на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов к техническому прогрессу (далее – Комитет), в состав которого должны входить представители всех стран-членов ЕЭС под председательством представителя Комиссии.
2. Комитет обязан принять собственные правила процедуры.
3. Представитель Комиссии должен передать Комитету проект мер, которые необходимо принять. Комитет обязан высказать мнение в отведенное время, которое устанавливает председатель в зависимости от срочности вопроса. Мнение должно быть высказано большинством в соответствии со статьей 148(2) Договора. Голоса представителей стран-членов ЕЭС в Комитете оцениваются в соответствии с вышеназванной статьей. Председатель не голосует.
4. (а) Комиссия обязана принять предусмотренные меры, если они соответствуют мнению Комитета. (б) Если предусмотренные меры не соответствуют мнению Комитета, или если не было высказано никакого мнения, то Комиссия должна без промедления передать Совету предложения, касающиеся мер, которые необходимо принять. Совет должен действовать на основании квалифицированного большинства.
Если в течение 3 месяцев после передачи предложений Совет не действует, то предложенные меры принимаются Комиссией.

Статья 9

1. Не позднее 31 декабря 1998 года Комиссия обязана представить Совету доклад о вводе в действие проверки на пригодность к эксплуатации частных автомобилей. Этот доклад может сопровождаться любыми предложениями, которые Комиссия считает нужными добавить, особенно в отношении частоты и содержания таких проверок.
2. Не позднее чем через 3 года после внедрения регулярных проверок средств ограничения скорости Комиссия должна проверить, на основании полученного опыта, являются ли сформулированные проверки достаточными для определения неисправных или поддельных приборов по ограничению скорости, и нужно ли вносить дополнения в существующие правила.

Статья 10

Директивы, перечисленные в Приложении III, часть А, отменяются с даты, указанной в статье 11. Ссылки на отмененные Директивы должны толковаться как ссылки на данную Директиву и должны читаться в соответствии со сравнительными таблицами, приведенными в Приложении IV.

Статья 11

1. Не позднее 9 марта 1998 года страны-члены ЕЭС обязаны принять законы, правила и административные нормы, в соответствии с положениями настоящей Директивы, о чем они должны проинформировать Комиссию.
Данные положения должны ссылаться на настоящую Директиву. Способы таких ссылок страны-члены ЕЭС должны формулировать самостоятельно.
2. Страны-члены ЕЭС обязаны передать Комиссии тексты основных положений национальных законов, которые они приняли в соответствии с данной Директивой.
3. Страны-члены ЕЭС должны принять необходимые меры для внедрения системы проверок, сформулированных в настоящей Директиве.

Статья 12

Директива вступает в силу на 20 день после публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Статья 13

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Приложение I

Категории транспортных средств, которые должны проходить проверки на пригодность к эксплуатации, и частота таких проверок

Категории транспортных средств	Частота прохождения проверок
1. Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, и имеющие более 8 мест, не считая водительского.	Через год после того, как транспортное средство было введено в эксплуатацию, далее – ежегодно.
2. Транспортные средства, используемые для перевозки грузов с максимально разрешенной массой более 3,5 т.	Через год после того, как транспортное средство было введено в эксплуатацию, далее – ежегодно.
3. Прицепы и полуприцепы с максимально разрешенной массой более 3,5 т.	Через год после того, как транспортное средство было введено в эксплуатацию, далее – ежегодно.
4. Такси, автомашины скорой помощи.	Через год после того, как транспортное средство было введено в эксплуатацию, далее – ежегодно.
5. Транспортные средства, имеющие не менее 4-х колес, обычно используемые для перевозки грузов по автодорогам и имеющие максимально разрешенную массу, не превышающую 3,5 т, за исключением сельскохозяйственных машин и тракторов.	Через 4 года после того, как транспортное средство было введено в эксплуатацию, далее – каждые два года.
6. Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие не менее 4-х колес, и не более 8 мест, не считая водительского.	Через 4 года после того, как транспортное средство было введено в эксплуатацию, далее – каждые два года.

Приложение II

Единицы оборудования, которые должны проверяться в обязательном порядке

Все единицы оборудования, перечисленные ниже, должны проверяться, при условии их вхождения в комплект обязательного оборудования на транспортном средстве, которое подвергается проверке в стране-члене ЕЭС. Проверка осуществляется визуально, не разбирая транспортное средство.

Если транспортное средство, в соответствии с проверкой, признано неисправным, то правомочные органы стран-членов ЕЭС должны принять процедуру для установления условий, при которых транспортное средство может использоваться до того, как оно пройдет следующую проверку на пригодность к эксплуатации.

Транспортные средства категорий 1, 2, 3, 4, 5 и 6

1. Тормозная система

Перечислены единицы оборудования, которые должны быть включены в проверку тормозной системы транспортных средств на пригодность к эксплуатации. Результаты проверки, полученные после тестирования тормозной системы, должны соответствовать техническим требованиям, сформулированным в Директиве № 71/320/ЕЕС.

Транспортные средства категорий 1, 2 и 3	Транспортные средства категорий 4, 5 и 6
2. Рулевое управление и рулевое колесо.	2. Рулевое управление.
3. Обзорность.	3. Обзорность.
4. Лампы, отражатели и электрическое оборудование.	4. Осветительное оборудование.
5. Оси, колеса, шины, подвеска.	5. Оси, колеса, шины, подвеска.
6. Шасси и оборудование шасси.	6. Шасси и оборудование шасси.
7. Другое оборудование.	7. Другое оборудование.
8. Шумность.	8. Шумность.

8. Выброс отработанных (выхлопных) газов

Транспортные средства категорий 1, 2 и 3	Транспортные средства категорий 4, 5 и 6
8.3. Подавление радиопомех. 9. Дополнительные проверки для общественного транспорта. 10. Идентификация транспортного средства.	10. Идентификация транспортного средства.

Приложение III, часть А

Отменяемые Директивы (статья 10)

Директива Совета ЕС № 77/143/ЕЕС от 29 декабря 1976 года о сближении законодательств стран-членов ЕЭС, касающихся проверки на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов, и другие Директивы, дополняющие указанную Директиву:

- Директива Совета ЕС № 88/449/ЕЕС;
- Директива Совета ЕС № 91/225/ЕЕС;
- Директива Совета ЕС № 91/328/ЕЕС;
- Директива Совета ЕС № 92/54/ЕЕС;
- Директива Совета ЕС № 92/55/ЕЕС;
- Директива Совета ЕС № 94/23/ЕЕС.

Приложение III, часть В

Директива №	Последний срок	
	Для переноса	Для применения
77/143/ЕЕС	31 декабря 1977	31 декабря 1977
88/449/ЕЕС	28 июля 1990	28 июля 1990
91/225/ЕЕС	1 января 1992	1 января 1992
91/328/ЕЕС	1 июля 1993	1 июля 1993
92/54/ЕЕС	22 июня 1993	22 июня 1993
92/55/ЕЕС	22 июня 1993	
для транспортных средств, перечисленных в пункте 8.2.1 (а) Приложения II		1 января 1994
для транспортных средств, перечисленных в пункте 8.2.2 Приложения II		1 января 1996
для транспортных средств, перечисленных в пункте 8.2.1 (б) Приложения II		1 января 1997
94/23/ЕЕС	1 января 1997	1 января 1997

Приложение IV

Сравнительная таблица №1

Сравнительная таблица №2

Сравнительная таблица №3

**Директива № 2000/30/ЕС Европейского Парламента
и Совета ЕС от 6 июня 2000 года
«О техническом осмотре на дорогах коммерческих автомобилей,
используемых на территории Сообщества,
на предмет их пригодности к эксплуатации»**

Преамбула

Вследствие увеличения количества автомашин, все страны-члены ЕЭС сталкиваются с проблемами безопасности и охраны окружающей среды.

В интересах безопасности дорожного движения, охраны окружающей среды и справедливой конкуренции должны использоваться только те автомашины, которые соответствуют высочайшему техническому уровню.

Регулярные ежегодные осмотры автомобилей на предмет их пригодности к эксплуатации не могут быть достаточной гарантией того, что коммерческие автомашины соответствуют всем требованиям круглый год.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статей 71 (1) (в) и (г), на основании предложений Комиссии, согласно мнению экономического и социального комитетов, после консультаций с Комитетами Регионов, действуя согласно процедуре, сформулированной в статье 251 Договора, Европейский Парламент и Совет Европейского Сообщества приняли следующую Директиву.

Статья 1

1. Цель данной Директивы – обеспечить, чтобы коммерческие автомашины, работающие на территориях стран-членов ЕЭС, как можно полнее соответствовали определенным техническим требованиям, сформулированным в Директиве 96/96/ЕС.
2. Данная Директива создает условия для осмотра на дорогах коммерческих автомашин, работающих на территории Сообщества, на предмет их пригодности к эксплуатации.

Статья 2

На основании данной Директивы:

- (а) «коммерческая автомашина» означает транспортные средства и прицепы, относящиеся к категориям 1, 2 и 3 Приложения I Директивы 96/96/ЕС;
- (б) «технический осмотр на дороге» означает проверку, заранее не объявленную властями, и поэтому неожиданную, проводимую на общественных дорогах властями или под их надзором;
- (в) «осмотр на предмет годности к эксплуатации» означает технический осмотр автомашин на основании Приложения II Директивы 96/96/ЕС.

Статья 3

1. Каждая страна-член ЕЭС обязана ввести технический осмотр на дорогах для достижения целей, сформулированных в статье 1 в отношении коммерческих автомашин.
2. Все технические осмотры должны проводиться без дискриминации на основании национальности водителя или страны-регистрации.

Статья 4

1. Технический осмотр на дорогах должен включать в себя следующие аспекты:
 - (а) визуальный осмотр состояния автомашины при стоянке;
 - (б) проверка документов о недавнем осмотре (статья 5) или документации о техническом осмотре коммерческого автомобиля, и, в частности, если автомашина зарегистрирована и введена в эксплуатацию в стране-члене ЕЭС, свидетельство о прохождении стационарного технического осмотра на предмет годности к эксплуатации, в соответствии с Директивой 96/96/ЕС;
 - (в) проверка на предмет неполадок, перечисленных в Приложении II, пункт 10.
2. Проверка тормозов и системы выброса отработанных газов должна проводиться на основании правил, сформулированных в Приложении II.
3. Перед проведением осмотра инспектор должен изучить последний сертификат о пригодности к эксплуатации и/или отчет о недавнем техническом осмотре на дороге, которые может предоставить водитель.

Статья 5

1. Отчет о техническом осмотре на дороге должен выписываться властями или инспектором, проводившим осмотр. Образец такого отчета приводится в Приложении I, пункт 10. Этот отчет должен выдаваться водителю коммерческого автомобиля.
2. Если инспектор решает, что техническое состояние автомобиля представляет риск, то автомобиль может быть подвергнут более тщательной проверке в ближайшем техническом центре, предназначенном для этих целей странами-членами ЕЭС, в соответствии со статьей 2 Директивы 96/96/ЕС. Если становится ясно, что автомобиль действительно представляет собой угрозу для водителя и других участников дорожного движения, то использование такого транспортного средства может быть запрещено до тех пор, пока все неисправности не будут устранены.

Статья 6

Каждые два года, до 31 марта, страны-члены ЕЭС обязаны сообщать Комиссии данные о количестве осмотренных за два года коммерческих автомашин, классифицированных по категориям, в соответствии с Приложением I, пункт 6, и странам регистрации, и сообщать об обнаруженных дефектах, на основании Приложения I, пункт 10. Первые данные должны быть переданы за двухлетний период, начиная с 1 января 2003 года. Комиссия должна передать эту информацию в Европейский Парламент.

Статья 7

1. Страны-члены ЕЭС обязаны помогать друг другу в применении настоящей Директивы. В частности, они должны сообщать друг другу детали об офисах, ответственных за проведение осмотров, и имена контактных лиц.
2. Правомочные органы стран-членов ЕЭС, в которых зарегистрировано транспортное средство, должны получать сообщения о серьезных неполадках, и, в частности, тех, которые влекут за собой запрет на использование транспортного средства.

Статья 10

Страны-члены ЕЭС обязаны составить список штрафов, выработанных на основании настоящей Директивы и применяемых в случае несоблюдения оператором или водителем технических требований.

Статья 11

Через год после получения данных (статья 6) Комиссия обязана представить Совету доклад о применении настоящей Директивы вместе с заключением о полученных результатах. Первый доклад должен охватывать период за два года, начиная с 1 января 2003 года.

Статья 12

1. До 6 июня 2002 года страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые законы, правила и админист-

ративные положения, соответствующие настоящей Директиве. Об этом они должны проинформировать Комиссию.

3. Страны-члены ЕЭС обязаны сообщить Комиссии положения национальных законодательств, которые они приняли в соответствии с данной Директивой.

Статья 13

Настоящая Директива вступает в силу в день публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Статья 14

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Люксембурге 6 июня 2000 года.

Приложение I

Образец отчета об осмотре автомобиля на дороге на предмет пригодности к эксплуатации

Приложение II

Правила осмотра и/или проверки тормозной системы и выброса отработанных газов:

1. Специфические условия, касающиеся тормозов.
Требуется, чтобы каждая часть тормозной системы поддерживалась в хорошем и эффективном рабочем состоянии.
2. Специфические условия, касающиеся системы выброса отработанных газов.

**Директива Совета ЕС № 89/459/ЕЕС от 18 июля 1989 года
«О сближении законодательств государств-членов ЕЭС,
касающихся глубины протектора покрышек для определенных
категорий автомобилей и их прицепов»**

Преамбула

Национальные требования к минимальной глубине протектора отличаются во всех странах, что приводит к проблемам в отношении дорожных законов для автомобилистов, перемещающихся по территориям других стран.

Гармонизация таких требований облегчит свободное передвижение автомобилей и трейлеров между странами и поможет разрушить барьеры на пути торговли.

На основании статьи 75 Договора, подписанного Евросоюзом, предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, а также в соответствии с процедурой, устанавливаемой в статье 189с, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Статья 1

Страны-члены ЕЭС должны предпринять все необходимые меры, чтобы гарантировать, что на протяжении всего срока службы покрышки категорий М1, N1, O1 и O2 для автомобилей, определенных в Приложении I Директивы 70/156/ЕЕС от 6 февраля 1970 года по сближению законодательств стран-членов ЕЭС в отношении типа одобренных видов автомобилей и их прицепов, и в соответствии с последними поправками Директивы 87/403/ЕЕС, глубина протектора основного рисунка поверхности покрышки должна быть не менее 1,6 мм. «Основной рисунок» означает рисунок протектора в центральной части покрышки, который занимает около 1/4 ширины всей поверхности покрышки.

Статья 2

После консультаций с Комиссией страны-члены ЕЭС могут принять специальные положения или могут исключить из сферы применения данной Директивы автомобили, которые представляют собой исторический интерес и изначально имеют покрышки, пневматические или иные, с глубиной протектора менее 1,6 мм, при условии, что они используются в особых условиях и практически никогда не выезжают на общественные дороги.

Статья 3

После консультаций с Комиссией страны-члены ЕЭС обязаны принять и опубликовать до 1 июня 1991 года законы, правила и административные положения, соответствующие положениям настоящей Директивы. Страны-члены ЕЭС должны информировать Комиссию о текстах положений, принятых в соответствии с данной Директивой.

Статья 4

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе, 18 июля 1989 года.

**Директива Совета ЕС № 96/53/ЕС от 25 июля 1996 года,
устанавливающая максимально разрешенные размеры и вес
для определенных автомобилей,
выполняющих рейсы по территории ЕС**

Преамбула

Директива Совета ЕС № 85/3/ЕЕС от 19 декабря 1984 года о весе, размерах и некоторых других технических характеристиках определенных автомобилей устанавливает рамки единой транспортной политики при использовании грузового транспорта в странах-членах ЕЭС, однако в нее было внесено большое количество поправок, и для полной ясности данную Директиву следует объединить с Директивой № 86/364/ЕЕС от 24 июля 1986 года.

Исходя из статьи 75 Договора, подписанного Евросоюзом, предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, а также в соответствии с процедурой, устанавливаемой в статье 189с, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Статья 1

1. Настоящая Директива применима к:
 - а) размерам автомобилей категорий М₂, М₃, N₂ и N₃ и их прицепах категорий О3 и О4, определенных в Приложении II к Директиве № 70/156/ЕЕС от 6 февраля 1970 года о сближении законов стран-членов ЕЭС об утвержденных типах автомобилей и прицепов;
 - б) весам и другим характеристикам транспортных средств, определенным в пункте (а) и оговоренным в Приложении I (2) данной Директивы.
2. Все значения весов, указанные в Приложении I, являются стандартными и относятся к условиям загрузки, а не производственным стандартам, что будет определено далее в данной Директиве.

Статья 2

На основании данной Директивы:

- «автомобиль» означает любое механическое транспортное средство передвижения с мотором, которое самостоятельно передвигается по дорогам;
- «прицеп» означает любое средство передвижения, буксируемое транспортным средством, за исключением полуприцепов, изготовленных и предназначенных для перевозки грузов;
- «полуприцеп» означает любое средство передвижения, предназначенное для сцепки с транспортным средством так, что часть его расположена на самом автомобиле, при этом часть его веса также распределяется на автомобиле, изготовленном и предназначенном для перевозки грузов;
- «комбинированное средство передвижения» означает:
 - автопоезд, состоящий из автомобиля с прицепом;
 - средство передвижения, состоящее из автомобиля с полуприцепом;
- «автомобиль-рефрижератор» означает любое средство передвижения, специально оборудованное

для перевозки грузов при определенном температурном режиме, и у которого толщина стенок, включая изоляцию, составляет не менее 45 мм;

- «автобус» означает средство передвижения, имеющее не менее 9 мест, включая водительское, изготовленное и предназначенное для перевозки пассажиров и их багажа. Он может быть одно- или двухэтажный, а также может иметь багажный прицеп;
- «сочлененный автобус» означает автобус, состоящий из двух секций. В таком типе автобуса пассажирские отделения должны сообщаться между собой. Соединение и разъединение таких секций может производиться только на заводе;
- «максимально разрешенные размеры» означает максимальные размеры для транспортного средства, указанные в Приложении I к настоящей Директиве;
- «максимально разрешенный вес» означает максимальный вес для груженого транспортного средства при международных перевозках;
- «максимально разрешенная нагрузка на ось» означает максимальный вес на нагруженную ось или несколько осей при международных перевозках;
- «неделимый груз» означает груз, который не может быть разделен на две или более части без риска быть поврежденным, или если такое разделение является чрезвычайно дорогим, и который из-за своих размеров или веса не может перевозиться автомобилем, прицепом, автопоездом или сочлененным транспортным средством;
- «тонна» соответствует 9,8 килоньютонам (kN).

Все максимально разрешенные размеры, определенные в Приложении I, должны измеряться в соответствии с Приложением I Директивы № 70/156/ЕЕС.

Статья 3

Страны-члены ЕЭС не могут запретить использовать на своей территории или отказать:

- международным перевозчикам или автомобилям, зарегистрированным или введенным в эксплуатацию в других странах, по причине веса или размеров;
 - национальным перевозчикам или грузовому транспорту, зарегистрированным или введенным в эксплуатацию в других странах, по причине размеров, если такие транспортные средства соответствуют размерам, указанным в Приложении I.
3. Страны-члены ЕЭС могут потребовать установления на транспортных средствах сертификатов АТР или пластин с сертификатами АТР, предусмотренных Соглашением от 1 сентября 1970 года о международной перевозке скоропортящихся продуктов и специальном оборудовании, используемом при таких перевозках.

Статья 4

1. Страны-члены ЕЭС не должны разрешать нормальное использование на своей территории обычных или комбинированных национальных транспортных средств, которые не соответствуют характеристикам, установленным в пунктах 1.1, 1.2, с 1.4 по 1.8, 4.2 и 4.4 Приложения I.
2. Тем не менее, страны-члены ЕЭС могут разрешить использование обычных или комбинированных национальных транспортных средств при перевозке грузов, которые не соответствуют характеристикам, установленным в пунктах 1.3, 2.3, 4.1 и 4.3 Приложения I.
3. Обычным или комбинированным транспортным средствам, превышающим максимальные размеры, могут позволить ездить только при наличии специального разрешения, выданного правомочным органом, при условии, что такие средства передвижения перевозят неделимый груз.
4. Страны-члены ЕЭС для транспортировки национальных грузов могут разрешить использовать на своей территории обычные или комбинированные транспортные средства, которые не влияют на конкуренцию в международных перевозках, и чьи размеры отличаются от установленных в пунктах 1.1, 1.2, с 1.4 по 1.8, 4.2 и 4.4 Приложения I.

Транспортные операции не влияют на конкуренцию в международных перевозках, если выполнено одно из следующих условий:

- а) Транспортные операции производятся специальными транспортными средствами, как, например, при использовании в лесной промышленности и при лесозаготовках.
 - б) Страна-член ЕЭС, разрешающая проведение на своей территории транспортных операций обычными и комбинированными транспортными средствами с размерами, отличающимися от установленных в Приложении I, также разрешает автомобилям, прицепам и полуприцепам, которые соответствуют размерам, установленным в Приложении I, быть использованными в таких комбинациях для достижения разрешенной грузочной длины, чтобы каждый оператор мог получить выгоду при равных конкурентных условиях (модульная концепция).
5. Страны-члены ЕЭС могут разрешить обычным или комбинированным транспортным средствам, связанным с использованием новых технологий или новых конструкций, соответствующих одному или более требованиям настоящей Директивы, проводить местные транспортные операции в течение испытательного периода. Но страна должна проинформировать об этом Комиссию.
 6. Страны-члены ЕЭС могут разрешить использовать на своей территории до 31 декабря 2006 года обычные или комбинированные транспортные средства, зарегистрированные или введенные в эксплуатацию до принятия настоящей Директивы, чьи размеры превышают установленные в пунктах 1.1, 1.2, с 1.4 по 1.8, 4.2 и 4.4 Приложения I на основании различных национальных положений и мер измерения.

Статья 5

Без ущерба для Статьи 4 (б):

- (а) сочлененные транспортные средства, введенные в эксплуатацию до 1 января 1991 года, не соответствующие спецификациям, указанным в пунктах 1.6 и 4.4 Приложения I, будут считаться соответствующими таким спецификациям, если они не превышают общей длины 15,50 м;
- (б) автопоезда, введенные в эксплуатацию до 31 декабря 1991 года, не соответствующие спецификациям, указанным в пунктах 1.7 и 1.8 Приложения I, если они не превышают общей длины 18,00 м.

Статья 6

1. Страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые меры, для того чтобы транспортные средства, соответствующие настоящей Директиве, имели одно из свидетельств (а), (б) или (в):
 - (а) комбинацию из двух знаков (пластин):
 - «знак производителя», установленный в соответствии с Директивой № 76/114/ЕЕС;
 - знак (пластина) с указанием размеров в соответствии с Приложением III Директивы № 76/114/ЕЕС;
 - (б) знак, изготовленный и установленный в соответствии с Директивой № 76/114/ЕЕС, содержащий информацию двух знаков, упомянутый в пункте (а);
 - (в) документ, выданный правомочными властями страны-члена ЕЭС, в котором зарегистрировано и пущено в эксплуатацию транспортное средство. Такой документ должен содержать ту же информацию, что и знаки, упомянутые в пункте (а). Он должен находиться в доступном месте и быть соответствующим образом защищен.
2. Если характеристики транспортного средства более не соответствуют указанным в свидетельстве, то страна, где оно зарегистрировано, должна предпринять необходимые шаги для изменения свидетельства.
3. Знаки и документы, указанные в пункте 1, должны признаваться всеми странами-членами ЕЭС.
4. Транспортные средства, имеющие свидетельства, могут подвергаться:
 - выборочным проверкам стандарта веса;
 - проверкам стандарта размеров только в случае подозрения несоответствия настоящей Директиве.
5. Средняя колонка свидетельства в отношении веса должна содержать, где возможно, стандарты веса стран Сообщества, применимые к данному транспортному средству. В отношении автомобилей, указанных в пункте 2.2.2 (в) Приложения I, запись «44 т» должна быть в скобках при максимально разрешенном весе комбинированного транспортного средства.
6. Каждая страна-член ЕЭС может сама решать в отношении любого транспортного средства, зарегист-

рированного или выпущенного в эксплуатацию на ее территории, что максимально разрешенный национальным законодательством вес будет указан в свидетельстве в левой колонке, а технически разрешенный вес – в правой колонке.

Статья 7

Настоящая Директива не препятствует оставлению в силе положений о дорожном движении в каждой стране-члене ЕЭС, которые разрешают ограничение веса и/или размеров автомобилей на определенных дорогах или гражданских инженерных структурах, вне зависимости от страны регистрации данного транспортного средства.

Статья 8

Статья 3 до 31 декабря 1998 года не применима в Ирландии и Великобритании:

- (а) в отношении стандартов, указанных в пунктах 2.2, 2.3.1, 2.3.3., 2.4 и 3.3.2 Приложения I;
- (б) в отношении стандарта, указанного в пункте 3.4 Приложения I, за исключением автомобилей, указанных в пунктах 2.2, 2.3 и 2.4, где вес на ведущую ось не превышает 10,5 т.

Статья 9

В отношении стандарта, указанного в пункте 1.2 (а) Приложения I, страна-член ЕЭС может отказать или запретить использовать на своей территории до 31 декабря 1999 года автобусов, чья ширина превышает 2,5 м. Страны-члены ЕЭС обязаны проинформировать Комиссию о мерах, принятых в соответствии с данной статьей. Комиссия, в свою очередь, должна информировать другие страны.

Статья 10

Директивы, перечисленные в Приложении IV-A, будут отменены с даты, указанной в статье 11. Ссылки на отмененные Директивы должны толковаться как ссылки на данную Директиву и должны рассматриваться в соответствии со сравнительной таблицей Приложения V.

Статья 11

4. До 17 сентября 1997 года страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые законы, правила и административные нормы в соответствии с настоящей Директивой, о чем они должны немедленно проинформировать Комиссию.
Когда страна-член ЕЭС принимает такие меры, они должны содержать ссылки на данную Директиву или должны сопровождаться такими ссылками на случай их официальной публикации.
5. Страны-члены ЕЭС обязаны передать Комиссии тексты основных положений национальных законов, которые они приняли в соответствии с данной Директивой.

Статья 12

Настоящая Директива вступает в силу в день публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Статья 13

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Подписано в Брюсселе 25 июля 1996 года.

Приложение I

Максимально разрешенный вес и размеры, и соответствующие характеристики транспортных средств

1. Максимально разрешенные размеры для транспортных средств, указанных в статье 1 (1) (а):
 - 1.1 Максимальная длина:
 - грузовой автомобиль (тягач) 12,00 м;
 - прицеп 12,00 м;

- сочлененное транспортное средство	6,50 м;
- автопоезд	18,75 м;
- сочлененный автобус	18,00 м.
1.2 Максимальная ширина:	
(а) все транспортные средства	2,55 м;
(б) дополнительные приспособления	2,60 м.
1.3 Максимальная высота (всех транспортных средств)	4,00 м.
1.5 Любое грузовое транспортное средство при движении должно иметь внешний радиус поворота 12,50 м и внутренний радиус – 5,30 м. (всего 1.8 пунктов)	
2. Максимально разрешенный вес (в тоннах)	
2.1 Транспортные средства, составляющие часть комбинированного средства передвижения:	
2.1.1 Прицеп с 2 осями	18 т;
2.1.2 Прицеп с 3 осями	24 т.
2.2 Комбинированные транспортные средства:	
2.2.1 Автопоезда с 5 или 6 осями:	
(а) грузовик с 2 осями и прицеп с 3 осями	40 т;
(б) грузовик с 3 осями с прицепом с 2 или 3 осями	40 т.
2.2.2 Стандартные транспортные средства с 5 или 6 осями:	
(а) грузовик с 2 осями и полуприцепом с 3 осями	40 т;
(б) грузовик с 3 осями и полуприцепом с 2 или 3 осями	40 т;
(в) грузовик с 3 осями и полуприцепом с 2 или 3 осями, перевозящий 40-футовый ISO контейнер,	44 т.
2.2.3 Автопоезда с 4 осями, состоящие из грузовика с 2 осями и прицепа с 2 осями,	36 т.
2.2.4 Сочлененные транспортные средства с 4 осями, состоящие из грузовика с 2 осями и полуприцепа с 2 осями, если расстояние между осями у полуприцепа:	
2.2.4.1 – 1,3 м или более, но не более 1,8 м	36 т;
2.2.4.2 – более 1,8 м	36 т,
	+ 2 тонны допуск, если максимально разрешенный вес грузовика (18 т) и максимально разрешенный вес полусоси тандема полуприцепа (20 т) не нарушены, и ведущая ось оснащена двойными колесами и пневматической подвеской или эквивалентной ей, как определено в Приложении II.
2.3 Грузовые автомобили:	
2.3.1 с двумя осями	18 т;
2.3.2 с тремя осями	25 т;
	26 т,
	если ведущая ось оснащена двойными шинами и пневматической подвеской, или если каждая ведущая ось оснащена двойными шинами и максимальный вес на каждую ось не превышает 9,5 т;
2.3.4 с 4 осями и 2 осями управления поворотом	32 т,
	если ведущая ось оснащена двойными

- шинами и пневматической подвеской, или если каждая ведущая ось оснащена двойными шинами и максимальный вес на каждую ось не превышает 9,5 т.
- 2.4 Сочлененные автобусы с 3 осями 28 т.
3. Максимально разрешенная нагрузка на ось у транспортных средств, указанных в статье 1 (1) (б) (в тоннах)
- 3.1 Одинарные оси
Одинарный неведущий мост 10 т.
- 3.2 Полуоси тандема у прицепов и полуприцепов
Если расстояние (d) между осями:
- 3.2.1 менее 1 м 11 т;
3.2.2 от 1 до 1,3 м 16 т;
3.2.3 от 1,3 до 1,8 м 18 т;
3.2.4 от 1,8 м и более 20 т.
- 3.3 Прицепы и полуприцепы с 3 осями
Если расстояние (d) между осями:
- 3.3.1 1,3 м и менее 21 т;
3.3.2 от 1,3 до 1,4 м 24 т.
- 3.4 Ведущая ось
- 3.4.1 Ведущая ось транспортных средств, упомянутых в пунктах 2.2.1 и 2.2.2, 11,5 т.
3.4.2 Ведущая ось транспортных средств, упомянутых в пунктах 2.2.3, 2.2.4, 2.3 и 2.4 11,5 т.
- 3.5 Полуоси тандема у грузовиков
Общий вес на полуось тандема не должен превышать, если расстояние между осями:
- 3.5.1 менее 1 м 11,5 т;
3.5.2 от 1 м до 1,3 м. 16 т;
3.5.3 от 1,3 м до 1,8 м 18 т;
19 т,
если ведущая ось оснащена двойными шинами и пневматической подвеской, или если каждая ведущая ось оснащена двойными шинами и максимальный вес на каждую ось не превышает 9,5 т.
4. Характеристики транспортных средств, на которые ссылается статья 1 (1) (б)
- 4.1. Все транспортные средства
Нагрузка на ведущую ось или ведущие оси транспортного средства или комбинированных средств передвижения должна быть не менее 25% от общей нагрузки при использовании в международных перевозках.
- 4.2. Автопоезда
Расстояние между задней осью грузовика и передней осью прицепа должно быть не менее 3 м.
- 4.3. Максимально разрешенный вес в зависимости от расстояния между передней и задней осями
Максимально разрешенный вес в тоннах для грузовика с 4 осями не должен превышать расстояние в метрах между передней и задней осями грузовика, умноженное на 5.
- 4.4. Полуприцепы

Приложение III

Знаки (пластины) с указанием размеров (к статье 6 (1а))

Знак с указанием размеров, по возможности установленный рядом со знаком, определенным Директивой № 76/114/ЕЕС, должен содержать следующие данные:

1. имя производителя;
2. идентификационный номер транспортного средства;
3. длину грузовика, прицепа или полуприцепа (L);
4. ширину грузовика, прицепа или полуприцепа (W);
5. данные для измерения длины комбинированного транспортного средства.

Приложение IV-A

Отменяемые Директивы (статья 10)

- Директива № 83/3/ЕЕС о весах, размерах и определенных технических характеристиках определенных транспортных средств и ее приложения
- Директива № 86/360/ЕЕС
- Директива № 88/218/ЕЕС
- Директива № 89/338/ЕЕС
- Директива № 89/460/ЕЕС
- Директива № 89/461/ЕЕС
- Директива № 91/60/ЕЕС
- Директива № 92/7/ЕЕС

Директива № 86/364/ЕЕС в отношении свидетельства транспортных средств в соответствии с Директивой 85/3/ЕЕС о весах, размерах и определенных технических характеристиках определенных транспортных средств.

ТРАНСПОРТИРОВКА ЖИВОТНЫХ

Директива Совета ЕС № 91/628/ЕЕС от 19 ноября 1991 года «О защите животных во время транспортировки» и дополнения к Директивам 90/425/ЕЕС и 91/496/ЕЕС

Преамбула

Все страны-члены ЕЭС ратифицировали Европейскую Конвенцию о защите животных во время международных перевозок и подписали дополнительный протокол, позволяющий Сообществу присоединиться к данной Конвенции. Для защиты животных во время транспортировки необходимо изменить правила, сформулированные в Директиве 90/425/ЕЕС. Предлагаемые правила должны обеспечить более эффективную защиту животных во время транспортировки.

Исходя из Договора о создании Европейского Экономического Сообщества и, в частности, статьи 43, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Глава I Общие положения

Статья 1

1. Настоящая Директива применяется при транспортировке:
 - (а) домашних однокопытных, крупного рогатого скота, овец, коз и свиней;
 - (б) кур, домашних птиц и домашних кроликов;
 - (в) кошек и собак;
 - (г) других млекопитающих и птиц;
 - (д) других позвоночных и холоднокровных животных.
2. Настоящая Директива не применяется:
 - (а) к перевозке домашних животных без получения прибыли;
 - (б) при транспортировке животных:
 - на расстояние не более 50 км;
 - фермерами или откормочными хозяйствами, использующими специальные сельскохозяйственные машины, если географические обстоятельства вынуждают их перевозить некоторые виды животных без извлечения выгоды.

Глава II Транспортировка и контроль на территории Сообщества

Статья 3

1. Страны-члены ЕЭС обязаны обеспечить, чтобы:

- (а) транспортировка животных проводилась в соответствии с настоящей Директивой;
- (б) никакое животное не может перевозиться, если оно не подготовлено к предстоящей перевозке или пока не обеспечены необходимые условия на время перевозки и по прибытию на место назначения. Больные или раненые животные считаются непригодными для транспортировки. Однако это положение не должно применяться к:
 - животным, которые легко ранены или больны не очень серьезно, и которым транспортировка не принесет страданий;
 - животным, которые перевозятся для научных исследований, одобренных правомочными органами;
- (в) животные, которые заболели или получили ранения во время транспортировки, должны получить первую ветеринарную помощь как можно скорее и так, чтобы не причинять им страданий.

Статья 4

Страны-члены ЕЭС обязаны гарантировать идентификацию и регистрацию всех животных в течение перевозки в соответствии со статьей 3 (1) Директивы 90/425/ЕЕС, и наличие у перевозчиков документов в соответствии с требованиями Сообщества и национального законодательства, по которым правомочные органы могут проверить:

- происхождение и владельцев животных;
- места отправления и назначения;
- дату и время отправления.

Статья 5

Страны-члены ЕЭС должны гарантировать, что:

1. Любое частное или юридическое лицо, перевозящее животных с целью получения прибыли:
 - (а) зарегистрировано в целях проверки правомочными органами выполнения требований настоящей Директивы;
 - (б) перевозит животных, используя транспорт, соответствующий требованиям Приложения к настоящей Директиве;
 - (в) транспортирует животных, не нанося им вреда и не заставляя их страдать.
2. Лицо, отвечающее за перевозку животных на предприятии:
 - (а) поручает перевозку животных персоналу, который имеет необходимые знания по уходу за животными;
 - (б) для транспортировки более 24 часов расписывает все остановки, во время которых животные должны быть накормлены, напоены, и во время которых они могут отдохнуть;
 - (г) обеспечивает доставку животных к месту назначения без задержки, несмотря на обычные перерывы на отдых для водителей;
 - (ж) если животных перевозят без сопровождения, убедиться, что грузоотправитель предоставил животных в соответствии с положениями настоящей Директивы, и что грузополучатель подготовлен к получению животных.
3. Места остановок, на которых животных могут покормить, напоить, и где они могут отдохнуть, должны регулярно проверяться правомочными органами.

Статья 6

1. В Директиву № 90/425/ЕЕС вносятся следующие поправки:
 - (а) третий параграф статьи 1 заменяется следующим:

«Настоящая Директива не должна влиять на проверки, проводимые как часть задачи, осуществляемой властями, отвечающими за общее применение законов стран-членов ЕЭС».
 - (б) следующая ссылка должна быть добавлена к части I Приложения А:

«Директива № 91/628/ЕЕС от 19 ноября 1991 года о защите животных при транспортировке и дополнениях к Директивам №№ 90/425/ЕЕС и 91/496/ЕЕС».

- Сертификаты или документы, о которых говорится в статье 3 Директивы № 90/425/ЕЕС, должны быть дополнены в соответствии с положениями, сформулированными в статье 17, чтобы соответствовать требованиям настоящей Директивы.

Статья 7

Страны-члены ЕЭС обязаны обеспечить все необходимые меры, чтобы предотвратить или свести к минимуму возможные задержки при транспортировке животных в случае забастовок или других непредвиденных обстоятельств. В частности, должны быть подготовлены порты, аэропорты, железнодорожные станции, сортировочные станции и пограничные инспекционные пункты в соответствии с требованиями настоящей Директивы.

Статья 8

Страны-члены ЕЭС обязаны гарантировать, что в соответствии с принципами и правилами контроля, сформулированными в Директиве 90/425/ЕЕС, правомочные органы должны проверять выполнение требований настоящей Директивы. Для этого они должны проводить недискриминационные инспекции:

- транспортных средств и животных, прибывших в пункт назначения;
- транспортных средств и животных на рынках, пунктах отправления, промежуточных пунктах и пунктах пересадки;
- особенностей сопроводительных документов.

Статья 9

- Если обнаружено, что в процессе транспортировки положения настоящей Директивы не выполняются, то правомочные органы должны потребовать, чтобы лицо, ответственное за перевозку, предприняло все необходимые, по мнению правомочных органов, меры, для обеспечения безопасности животных.

Глава III

Импорт из третьих стран

Статья 11

- Правила, сформулированные в Директиве 91/496/ЕЕС, должны применяться, в частности, в отношении организации и проверок.
- Импорт, транзит и перевозка в/через территорию стран-членов ЕЭС живых животных из третьих стран должны быть разрешены только в том случае, если экспортер и/или импортер дают письменное обязательство, соответствующее требованиям настоящей Директивы.
- С 1 января 1993 года первый подпараграф статьи 4 (2) (г) Директивы 91/496/ЕЕС заменяется следующим: «(г) подтверждение соответствия требований Директивы Совета 91/628/ЕЕС от 19 ноября 1991 года о защите животных во время транспортировки и дополнений к Директивам 90/425/ЕЕС и 91/496/ЕЕС».
- Сертификат или документ, о котором говорится в третьем абзаце статьи 4 (1) Директивы 91/496/ЕЕС, должен быть заполнен в соответствии с процедурами, сформулированными в статье 17, чтобы соответствовать требованиям настоящей Директивы.

Глава IV

Заключительные положения

Статья 12

На основании данной Директивы правила и процедуры, сформулированные в Директиве 89/608/ЕЕС, должны применяться с соответствующими изменениями.

Статья 13

1. До 1 июля 1992 года Комиссия должна представить доклад на основании мнения Научного Ветеринарного Комитета:
 - о максимальном времени нахождения в пути для определенных типов животных;
 - об интервалах, сформулированных в главе I, А (2) (г) Приложения;
 - о длительности времени отдыха (статья 5 (2) (б));
 - о стандартах плотности загрузки при транспортировке определенных видов животных;
 - о стандартах транспортировки некоторых видов животных.
2. В соответствии с процедурами, сформулированными в статье 17, и после консультаций с Научным Ветеринарным Комитетом, Комиссия должна сформулировать критерии Сообщества о промежуточных этапах, где животных кормят, поят, загружают или выгружают из автомашин.
3. Через три года после вступления в силу данной Директивы Комиссия должна представить Совету доклад об опыте, накопленном странами-членами ЕЭС, по транспортировке животных.

Статья 15

В соответствии с процедурой, сформулированной в статье 17, сертификаты и сопроводительные документы на транспортировку животных должны выдаваться правомочными органами согласно статье 2(б) Директивы 90/425/ЕЕС.

Статья 17

2. Представитель Комиссии обязан представить Постоянному Ветеринарному Комитету (далее – Комитет) проект мер, которые необходимо предпринять. Комитет должен высказать свое мнение по проекту. Это мнение должно быть высказано большинством на основании статьи 148 (2) Договора. Председатель не голосует.
3. Комиссия должна принять предусмотренные меры, если они согласуются с мнением Комитета.
4. Если предусмотренные меры не согласуются с мнением Комитета, или если мнение не было высказано, то Комиссия должна без промедления передать Совету предложения о необходимых мерах. Совет обязан действовать на основании квалифицированного большинства.

Статья 18

1. Страны-члены ЕЭС обязаны принять меры, чтобы наказывать частные или юридические лица за любые нарушения настоящей Директивы.

Статья 19

Настоящая Директива должна применяться без ущерба для обязанностей, вытекающих из таможенного законодательства.

Статья 20

Директивы №№ 77/489/ЕЕС и 81/389/ЕЕС отменяются.

Статья 21

1. Не позднее 1 января 1993 года все страны-члены ЕЭС должны привести свои законы, правила и административные положения в соответствие с настоящей Директивой, о чем они должны проинформировать Комиссию.

Статья 22

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 19 ноября 1991 года.

Приложение

Глава I Домашние однокопытные, крупный рогатый скот, овцы, козы и свиньи

- А. Общие положения
- В. Специальные положения для транспортировки по железной дороге
- С. Специальные положения для транспортировки по автодорогам
- D. Специальные положения для транспортировки по водным путям
- E. Специальные положения для транспортировки воздушным путем.

Глава II Куры, домашние птицы и кролики

Глава III Домашние кошки и собаки

Глава IV Другие млекопитающие и птицы

Глава V Другие позвоночные и холоднокровные животные

ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Директива Совета № EC 94/55/EC от 21 ноября 1994 года по сближению законодательств государств-членов ЕЭС по транспортировке опасных грузов по автомобильным дорогам

Преамбула

В течение нескольких последних лет количество опасных грузов, перевозимых в странах-членах ЕЭС, значительно увеличилось, при этом также возрос риск возникновения несчастных случаев.

Все страны-члены ЕЭС, за исключением Ирландии, подписали Европейское соглашение по международным перевозкам опасных грузов по автомобильным дорогам (ADR), которое географически выходит за пределы Содружества, и в котором определены основные правила безопасности. Было бы желательно, чтобы такие же правила применялись и для национального транспорта в целях гармонизации всех условий перевозки таких грузов в пределах Содружества.

Ни одно законодательство Евросоюза не содержит полный комплекс мер, необходимый для обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов, а существующие меры внутри стран сильно отличаются друг от друга, и эти противоречия являются препятствием для предоставления транспортных услуг и свободному перемещению транспортных средств.

Транспортным средствам, зарегистрированным вне стран-членов ЕЭС, должно быть разрешено выполнять международные перевозки по территориям стран-членов ЕЭС, при условии, что они согласны с ADR.

Приложения к данной Директиве содержат положения по профессиональной подготовке водителей, перевозящих опасные грузы, следовательно, Директива Совета 89/684/ЕЕС от 21 декабря 1994 года по профессиональной подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы по автомобильным дорогам, должна быть аннулирована.

На основании статьи 75 Договора, подписанного Евросоюзом, на основании предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, а также в соответствии с процедурой, устанавливаемой в статье 189с, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Глава 1

Сфера применения, определения и общие положения

Статья 1

1. Настоящая Директива должна применяться к перевозке опасных грузов по автомобильным дорогам в пределах или между странами-членами ЕЭС. Она не должна применяться к транспортировке опасных грузов автомобилями, принадлежащими вооруженным силам или находящимися под их ответственностью.
2. Настоящая Директива не должна нарушать права стран-членов ЕЭС выдвигать требования, касающиеся:
 - а) национальной или международной перевозки опасных грузов по своей территории транспортными средствами, не указанными в настоящей Директиве;

- б) правил дорожного движения, специфичных для национальных и международных перевозок опасных грузов;
- в) контроля качества на предприятии в соответствии со стандартом ISO 9001 и 9002 при национальных перевозках, включающих:
 - взрывчатые вещества Класса 1, если количество содержащихся взрывчатых веществ на одно транспортное средство превышает:
 - (1) 1 000 кг в пропорции 1:1;
 - (2) 3 000 кг в пропорции 1:2;
 - (3) 5 000 кг в пропорции 1:3 или 1:5;
 - следующие очень опасные вещества в цистернах или танк-контейнерах с общим объемом, превышающим 3 000 л:
 - вещества Класса 2:
 - газ, классифицированный как (at); (bt); (b); (ct); (c);
 - жидкие газы глубокой заморозки 7(b) и 8(b);
 - вещества Класса 3, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 6.1 и 8;
 - не перечисленные в пунктах (b) и (c) этих Классов или
 - перечисленные, но имеющие код опасности с тремя или более значимыми цифрами (исключая 0);
 - следующие упаковки Класса 7 (радиоактивные материалы): упаковки с продуктами расщепления, упаковки типа В (U), упаковки типа В (M).

Сфера применения национальных положений, касающихся этих требований, не может быть расширена.

Статья 2

Согласно настоящей Директиве:

- «ADR» означает Европейское Соглашение по Международным перевозкам опасных грузов по автомобильным дорогам, заключенное в Женеве 30 сентября 1957 года;
- «средство передвижения» означает любое транспортное средство, предназначенное для передвижения по дорогам, имеющее не менее 4-х колес,двигающееся со скоростью не менее 25 км/ч, и их прицепов, за исключением сельскохозяйственных, лесных и транспортных средств, передвигающихся по рельсам;
- «опасные грузы» означает вещества, перевозка которых по автомобильным дорогам запрещена или разрешается только в определенных обстоятельствах, описанных в Приложениях А и В настоящей Директивы;
- «перевозка» означает любую транспортную операцию средствами передвижения по общественным дорогам по территории стран-членов ЕЭС, включая погрузку/выгрузку.

Статья 3

1. Опасные грузы, запрещенные в Приложениях А и В настоящей Директивы, не должны перевозиться по автомобильным дорогам.
2. Перевозка других опасных грузов, перечисленных в Приложении А, должна соответствовать условиям, перечисленным в Приложениях А и В, особенно в отношении:
 - (а) упаковки и маркировки этих грузов;
 - (б) изготовления, оборудования и надлежащей эксплуатации транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

Глава 2

Частичная отмена, ограничения и исключения

Статья 5

1. Каждая страна-член ЕЭС сохраняет право регулировать или запрещать перевозку опасных грузов по своей территории по соображениям национальной безопасности или защиты окружающей среды.

3. (а) Каждая страна может внести более строгие поправки в отношении наземного транспорта, за исключением конструктивных требований, предъявляемых к автомобилям, зарегистрированным или работающим вне ее территории.
5. Страны-члены ЕЭС могут сохранить любые национальные постановления по состоянию на 31 декабря 1996 года, касающиеся:
 - перевозки веществ Класса 1.1;
 - перевозки токсичных, неустойчивых и/или легковоспламеняющихся газов Класса 2;
 - перевозки веществ, содержащих диоксины или фураны;
 - перевозки в цистернах или танк-контейнерах более 3 000 л жидкостей Классов 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 или 8, которые не попадают в пункт (b) или (c) этих классов.Такие положения могут касаться только:
 - запрещения таких перевозок по автомобильным дорогам, если есть возможность перевозки этих грузов по железной дороге или по внутренним водным путям;
 - требования двигаться по определенным предписанным маршрутам;
 - любые другие положения, касающиеся упаковки веществ, содержащих диоксины и фураны.

Данные положения не могут быть расширены или быть более строгими. Страны-члены ЕЭС обязаны сообщить Комиссии об этих национальных положениях, а Комиссия должна, в свою очередь, проинформировать остальные страны.

Статья 6

1. Каждая страна-член ЕЭС может разрешить перевозку по автомобильным дорогам на своей территории опасных грузов, упакованных и маркированных в соответствии с международными требованиями для морского и воздушного транспорта, если в такую перевозку включены морская или воздушная составляющая.
2. Любые положения Приложений А и В, касающиеся языка, используемого при маркировке и в документации, не применяются, если перевозка производится на территории только одной страны.
3. На своей территории страны могут разрешить использовать автомобили, выпущенные до 1 января 1997 года, которые не соответствуют требованиям Директивы, но изготовлены в соответствии с национальными правилами и требованиями, действующими до 31 декабря 1996 года при условии, что такие транспортные средства соответствуют нормам безопасности.
4. Каждая страна может, по состоянию на 31 декабря 1996 года, оставить в силе положения национального законодательства в отношении изготовления, использования и условий перевозки новых прицепов, в соответствии с пунктом 2 212 Приложения А, и новых цистерн, которые не соответствуют Приложениям А и В, пока ссылки на стандарты по изготовлению и использованию цистерн и прицепов, имеющие такую же обязательную силу, как и положения настоящей Директивы, не будут добавлены к Приложениям А и В, но в любом случае не позднее 31 декабря 1998 года. Прицепы и цистерны, изготовленные до 1 января 1999 года и соответствующие требованиям безопасности, можно продолжать использовать в исходных условиях.
5. Каждая страна-член ЕЭС может сохранить национальные положения, отличные от перечисленных в Приложениях А и В, касающиеся температуры перевозимых по ее территории сжиженных газов или смесей сжиженных газов, при условии, что эти положения не противоречат Европейским стандартам для определенной климатической зоны и ссылки на эти стандарты добавлены в Приложения А и В.
6. Каждая страна может разрешить использовать для транспортировки по своей территории тару, изготовленную, но не сертифицированную в соответствии с ADR до 1 января 1997 года, при условии, что на такой таре указана дата изготовления, она может пройти все испытания, предусмотренные национальным законодательством на 31 декабря 1996 года, и если она соответствует определенному уровню безопасности.
7. Каждая страна в период с 1 января 1997 года по 31 декабря 1998 года может разрешить перевозку по своей территории некоторых видов опасных грузов при условии, что груз классифицирован, упакован и маркирован в соответствии с национальным законодательством, действующим на 1 января 1997 года.

9. Каждая страна может, после консультаций с Комиссией, сохранить менее строгие, чем в Приложениях А и В настоящей Директивы, положения, касающиеся перевозки по ее территории небольшого количества отдельных видов опасных грузов, за исключением веществ, содержащих средний или высокий уровень радиоактивности.
11. Каждая страна может разрешить однократную перевозку опасных грузов, которые либо запрещены Приложениями А и В, либо производятся в условиях, отличных от указанных в данных Приложениях.

Статья 7

Средства передвижения, зарегистрированные или введенные в эксплуатацию в обращение в странах, не являющихся членами ЕЭС, должны быть допущены к международной перевозке опасных грузов на территории Содружества, если они подчиняются ADR.

Глава 3

Заключительные положения

Статья 8

Дополнения, которые необходимо внести в Приложения А и В, касающиеся научного и технического прогресса, чтобы привести их в согласие с ADR, должны быть приняты в соответствии с процедурой, описанной в статье 9.

Статья 9

1. Комитет по перевозке опасных грузов, далее «Комитет», обязан оказывать помощь Комиссии. В состав «Комитета» должны войти представители стран-членов ЕЭС под председательством члена Комиссии.
2. Представитель Комиссии должен представить на рассмотрение Комитета проект мер, которые необходимо предпринять. Комитет обязан высказать свое мнение в течение обозначенного председателем времени, в зависимости от срочности вопроса. В случае, если требуется принять предложение Комиссии, то мнение должно быть выражено большинством в соответствии со статьей 148 (2) Договора. Председатель не принимает участие в голосовании.
3. (а) Комиссия примет предусмотренные меры, если они согласуются с мнением Комитета.
(б) Если предложенные меры не согласуются с мнением Комитета, то Комиссия должна без промедления представить Совету предложения о мерах, которые необходимо предпринять. Совет принимает решение на основании квалифицированного большинства.
Если в течение трех месяцев после передачи на рассмотрение Совет не принял решение, Комиссия утверждает предложенные меры.

Статья 10

1. Страны-члены ЕЭС обязаны ввести в силу необходимые законы, правила и административные нормы, соответствующие настоящей Директиве, до 1 января 1997 года, о чем они должны немедленно проинформировать Комиссию.
2. Страны-члены ЕЭС обязаны передать Комиссии тексты основных положений национальных законов, которые они приняли в соответствии с данной Директивой.

Статья 11

1. Директива 89/684/ЕЕС отменяется с момента принятия настоящей Директивы.

Статья 12

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 21 ноября 1994 года.

Приложение А

Маргинальные номера 2 000-3 999 Приложения А Европейского соглашения по международной перевозке опасных грузов по автомобильным дорогам, действующие на 1 января 1995 года, при этом «государства-участники» заменяются на «договаривающиеся стороны».

Приложение В

Маргинальные номера 10 000-260 000 Приложения В Европейского соглашения по международной перевозке опасных грузов по автомобильным дорогам, действующие на 1 января 1995 года, при этом «государства-участники» заменяются на «договаривающиеся стороны».

**Директива Совета ЕС № 95/50/ЕС от 6 октября 1995 года
«О единой процедуре проверки
перевозок опасных грузов по автодорогам»**

Преамбула

Сообщество принял ряд мер для создания внутреннего рынка без внутренних границ, в котором свободное передвижение грузов, людей, служб и капитала обеспечивается в соответствии с положениями Договора.

Для того чтобы улучшить соответствие стандартам безопасности при перевозке опасных грузов по автодорогам, необходимо принять положения о проверках, проводимых на предприятиях, как превентивные меры, или в случаях, когда были зарегистрированы при проверках на дорогах серьезные нарушения законов о перевозке опасных грузов.

Исходя из Договора о создании Европейского Сообщества и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, действующих в соответствии с процедурой, сформулированной в статье 189с Договора, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Статья 1

1. Настоящая Директива должна применяться к проверкам, проводимым странами-членами ЕЭС при транспортировке опасных грузов по автодорогам транспортными средствами, передвигающимися по их территории или прибывшими из третьих стран.

Данная директива не должна применяться к перевозке опасных грузов, производимой транспортными средствами, принадлежащими вооруженным силам.

Статья 3

1. Страны-члены ЕЭС обязаны гарантировать, что представленное соотношение партий опасных грузов, перевозимых по автодорогам, подлежит проверке, устанавливаемой настоящей Директивой, для того, чтобы убедиться в их соответствии законам транспортировки опасных грузов по автодорогам.
2. Такие проверки должны проводиться на территории страны-члена ЕЭС в соответствии со статьей 3 Постановления (ЕЕС) № 4060/89 и статьи 1 Постановления (ЕЕС) № 3912/92.

Статья 4

1. Для проведения проверок, предусмотренных настоящей Директивой, страны-члены ЕЭС должны использовать контрольный список (Приложение I). Копии этого контрольного списка или свидетельства, в котором отмечены результаты проверки, проведенной правомочными органами, должны выдаваться водителям и предъявляться по первому требованию, чтобы облегчить или, по возможности, избежать последующих проверок. Этот параграф не нарушает право стран-членов ЕЭС принимать специальные меры для более детальной проверки.

2. Проверки должны быть нерегулярными и охватывать как можно большую сеть дорог.
4. По возможности и при условии, что это не повлечет за собой угрозу здоровью, образцы грузов могут быть взяты для анализа в лабораториях, признаваемых правомочными органами.
5. Проверки не должны занимать слишком много времени.

Статья 5

Транспортные средства, на счету которых одно или более нарушений правил перевозки опасных грузов, в частности, нарушения, перечисленные в Приложении II, могут быть остановлены правомочными органами, проводящими проверку либо на месте проверки, либо в специально предназначенном месте.

Статья 6

1. Проверки могут проводиться в помещениях предприятий как превентивная мера или в случаях, когда при проверках на дорогах были выявлены нарушения, которые представляют собой угрозу безопасности на дорогах.
2. Целью таких проверок должна быть гарантия того, что условия безопасности при перевозке опасных грузов по автодорогам соответствуют законам.

Статья 7

1. Страны-члены ЕЭС обязаны помогать друг другу для получения соответствующего эффекта от данной Директивы.
2. О серьезных или повторяющихся нарушениях, угрожающих безопасности перевозок опасных грузов, допущенных транспортными средствами или предприятиями стран нерезидентов, должно сообщаться в правомочные органы стран-членов ЕЭС, в которых зарегистрировано транспортное средство или предприятие.

Статья 8

Если результаты проверок на дорогах дают основание полагать, что транспортное средство, зарегистрированное в другой стране-члене ЕЭС, допускает серьезные и повторяющиеся нарушения, которые не могут быть обнаружены во время проверки из-за нехватки данных, то правомочные органы заинтересованных стран-членов ЕЭС обязаны помогать друг другу для прояснения ситуации.

Статья 9

1. Каждая страна-член ЕЭС каждый календарный год, не позднее чем через 12 месяцев после окончания года, должна отправлять Комиссии доклад, составленный в соответствии с образцом, прилагаемым в Приложении III, о применении настоящей Директивы, включая следующее:
 - по возможности, определенный или приблизительный объем опасных грузов, перевозимых по автодорогам (в перевезенных тоннах или тонно/км);
 - количество проведенных проверок;
 - количество проверенных транспортных средств;
 - количество и типы обнаруженных нарушений;
 - тип и количество наложенных штрафов.
2. Комиссия должна отправлять в Европейский Парламент и Совет, в первый раз в 1999 году, затем – каждые три года, доклад о применении настоящей Директивы странами-членами ЕЭС, включив пункты, перечисленные в параграфе 1.

Статья 9б

1. Комиссии обязан помогать Комитет по перевозкам опасных грузов, образуемый в соответствии со статьей 9 Директивы 94/55/ЕС, далее – Комитет.

Статья 10

3. Страны-члены ЕЭС должны принять необходимые законы, правила и административные нормы, соот-

ветствующие данной Директиве, не позднее 1 января 1997 года, о чем они должны немедленно проинформировать Комиссию.

В принятых нормативных актах должны содержаться ссылки на данную Директиву.

4. Страны-члены ЕЭС обязаны передать Комиссии тексты основных положений национальных законов, которые они приняли в соответствии с настоящей Директивой.

Статья 11

Настоящая Директива вступает в силу в день публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Статья 12

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Приложение I

Образец контрольного списка

Приложение II

Список нарушений

Согласно настоящей Директиве нарушением является следующее:

- 1) наличие груза без разрешения на перевозку;
- 2) отсутствие заявления грузоотправителя о соответствии грузов и их упаковки правилам транспортировки;
- 3) транспортные средства, у которых во время проверки обнаружена утечка опасных веществ вследствие отсутствия герметичности цистерн или упаковок;
- 4) транспортные средства, у которых нет сертификата соответствия;
- 5) транспортные средства, у которых нет соответствующих оранжевых опознавательных знаков;
- 6) транспортные средства без инструкций по технике безопасности или с несоответствующими правилами;
- 7) несоответствующие транспортные средства или упаковка;
- 8) водитель без правильно оформленного сертификата о профессиональной подготовке для перевозки опасных грузов по автодорогам;
- 9) транспортные средства без огнетушителей;
- 10) транспортные средства или упаковка без знаков опасности;
- 11) транспортные средства, у которых нет транспортных или сопроводительных документов;
- 12) транспортные средства, не упомянутые в двусторонних или многосторонних соглашениях или не соответствующие этим соглашениям;
- 13) перелив цистерн.

Приложение III

Образец стандартной формы для доклада о нарушениях и штрафах, который должен быть отправлен Комиссии

**Директива Совета ЕС № 96/35/ЕС от 3 июня 1996 года
«О назначении и профессиональной квалификации советников по безопасности при
перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным транспортом
и по внутренним водным путям»**

В течение нескольких последних лет количество опасных грузов, перевозимых в странах-членах ЕЭС, значительно увеличилось, при этом также возрос риск возникновения несчастных случаев.

Директива № 89/391/ЕЕС от 12 июня 1989 года по установлению мер безопасности не предусматривает меры по предотвращению рисков при перевозке опасных грузов.

Поэтому необходимо привести правила по перевозке, погрузке и выгрузке опасных грузов по автомобильным и железным дорогам, а также внутренним водным путям в соответствие с правилами по предотвращению рисков, связанных с транспортировкой таких грузов, и чтобы опасный груз сопровождали советники по безопасности, имеющие соответствующую профессиональную подготовку.

Целью такой профессиональной подготовки должно быть знание важнейших законов, правил и административных положений, применимых для данного вида транспорта.

Страны-члены ЕЭС обязаны установить систему профессиональной подготовки таких советников.

Каждая страна-член ЕЭС обязана выпустить свидетельства единого образца, подтверждающие профессиональную квалификацию, которые дают возможность их обладателям работать во всех странах-членах ЕЭС.

Профессиональная квалификация советников по безопасности поможет улучшить качество предоставляемых услуг, а также до минимума снизить риск несчастных случаев.

На основании статьи 75 Договора, подписанного Евросоюзом, предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, а также в соответствии с процедурой, устанавливаемой в статье 189с, Совет Европейского Сообщества принял следующую Директиву.

Статья 1

Цель

Страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые меры в соответствии с требованиями настоящей Директивы, чтобы не позднее 31 декабря 1999 года предприятия, деятельность которых связана с транспортировкой, погрузкой/выгрузкой опасных грузов, перевозимых по автомобильным или железным дорогам, а также внутренним водным путям, назначили по одному или более советников по безопасности для предотвращения риска для людей, собственности или окружающей среды, связанного с перевозкой таких грузов.

Статья 2

Определения

Согласно настоящей Директиве:

1. «Предприятие» означает любое физическое или юридическое лицо, любую ассоциацию или группу людей без юридического лица, или любое официальное лицо, которое перевозит, загружает или выгружает опасные грузы.

2. «Советник по безопасности при перевозке опасных грузов», именуемый в дальнейшем «советник», означает любое лицо, назначенное главой предприятия, которое должно выполнять задачи и функции, определенные в статье 4, и которое имеет свидетельство, соответствующее статье 5.
3. «Опасные грузы» означает товары, перечисленные в Приложении А к Директиве Совета 94/55/ЕС от 21 ноября 1994 года по сближению законодательств стран-членов ЕЭС по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом.
4. «Деятельность» означает перевозку, погрузку и выгрузку опасных грузов автомобильным или железнодорожным транспортом, а также по внутренним водным путям, за исключением внутренних водных путей внутри одной страны-члена ЕЭС.

Статья 3

Исключения

Настоящая Директива не относится к следующим предприятиям:

- 1) деятельность которых связана с перевозкой опасных грузов средствами транспорта, принадлежащего вооруженным силам или находящегося под их ответственностью;
- 2) если количество перевозимых опасных грузов меньше определенного в Примечаниях 10010 и 10011 Приложения В Директивы 94/55/ЕС;
- 3) основная или вспомогательная деятельность которых не связана с транспортировкой или погрузкой/выгрузкой опасных грузов, но которые изредка нанимаются для перевозки, погрузки/выгрузки грузов, являющихся не очень опасными или представляющих незначительную угрозу заражению окружающей среды.

Статья 4

Роль и назначение советников

1. Основной задачей советника, назначенного руководителем предприятия, является определение и разработка всех возможных методов и действий по выполнению возложенных на него функций в сфере деятельности своего предприятия и в соответствии с правилами. Советник должен исполнять обязанности, перечисленные в Приложении I, имеющие отношение к деятельности предприятия.
2. Советником может быть любой представитель предприятия, при условии, что он правоспособен выполнять данные обязанности.
3. Каждое предприятие обязано по первому требованию предоставить правомочным органам или другим организациям, назначенным для этой цели каждой страной-членом ЕЭС, информацию о своих советниках.

Статья 5

Свидетельство о профессиональной подготовке

1. Каждый советник обязан иметь единое для всех стран-членов ЕЭС свидетельство о профессиональной подготовке, далее именуемое как «свидетельство», действительное для данного или данных видов транспорта. Настоящее свидетельство должно выдаваться правомочными органами или организациями, специально назначенными для этой цели каждой страной-членом ЕЭС.
2. Для получения данного свидетельства, каждый кандидат должен пройти курс обучения и сдать экзамен, утвержденный правомочными властями стран-членов ЕЭС.
3. Основной целью подготовки советников является изучение рисков, связанных с транспортировкой опасных грузов, законов, норм и административных положений, применимых к различным видам транспорта, и обязанностей, перечисленных в Приложении I.
4. В экзамен должны быть включены все предметы, перечисленные в Приложении II.
5. Свидетельство должно соответствовать форме, установленной в Приложении III.
6. Свидетельство должно признаваться всеми странами-членами ЕЭС.

Статья 6**Срок действия свидетельств**

Срок действия свидетельств – 5 лет. Срок может продлеваться автоматически еще на 5 лет, если в последний год действия свидетельства его обладатель прошел курсы повышения квалификации или сдал экзамен, что должно быть подтверждено правомочным органом.

Статья 7**Отчет о несчастном случае**

Если при транспортировке, погрузке или выгрузке опасных грузов, проводимых данным предприятием, произошел несчастный случай и нанесен ущерб какому-либо лицу, собственности или окружающей среде, советник обязан после сбора всей информации подготовить отчет и предоставить его руководству предприятия или соответствующему местному органу государственной власти.

Статья 8**Адаптация Директивы**

Поправки, необходимые для адаптации настоящей Директивы к научному и техническому прогрессу в сфере применения, должны быть приняты в соответствии с процедурой, описанной в статье 9.

Статья 9

1. Комитет по транспортировке опасных грузов, образованный в соответствии со статьей 9 Директивы 94/55/ЕС, именуемый далее как «Комитет», и который состоит из представителей стран-участниц под председательством представителя Комиссии, будет оказывать содействие Комиссии.
2. Представитель Комиссии обязан представить на рассмотрение Комитета проект мер, которые необходимо предпринять. Комитет должен высказать свое мнение по данному проекту в установленное председателем время, в зависимости от срочности рассматриваемого вопроса. Председатель не принимает участие в голосовании.
3. а) Комиссия принимает предусмотренные меры, если они согласуются с мнением Комитета.
б) Если предложенные меры не согласуются с мнением Комитета, то Комиссия должна без промедления предоставить Совету предложения по мерам, которые необходимо предпринять. Совет принимает решение на основании квалифицированного большинства.
Если в течение трех месяцев после передачи на рассмотрение Совет не принял решение, Комиссия утверждает предложенные меры.

Заключительные положения**Статья 10**

Настоящая Директива не наносит ущерб положениям Директивы 89/391/ЕЕС и положениям других Директив о безопасности и здоровье рабочих.

Статья 11

1. Не позднее 31 декабря 1999 года страны-члены ЕЭС обязаны привести необходимые законы, правила и административные положения в соответствии с положениями настоящей Директивы.
2. Страны-члены ЕЭС должны предоставить Комиссии тексты основных внутренних законов, принятых в соответствии с настоящей Директивой.

Статья 12

Настоящая Директива адресована всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Люксембурге 3 июня 1996 года.

Приложение I

Обязанности советников (к статье 4.1)

В обязанности советников входит:

- контроль за выполнением правил транспортировки опасных грузов;
- консультации на своем предприятии о правилах перевозки опасных грузов;
- подготовка ежегодных отчетов и предоставление их руководству предприятия или местным властям о действиях предприятия при перевозке опасных грузов. Такие отчеты должны храниться в течение пяти лет и быть доступными для национальных органов власти.

Также в обязанности советников входит мониторинг следующих видов деятельности и действий, связанных с деятельностью предприятия:

- 1) действия, связанные с соблюдением правовых норм, контролирующих идентификацию перевозимых опасных грузов;
- 2) проверка оборудования, используемого при транспортировке, погрузке и выгрузке опасных грузов;
- 3) подготовка сотрудников предприятия и ведение журнала этих занятий;
- 4) осуществление необходимых чрезвычайных мер на случай аварии;
- 5) расследование и подготовка отчетов при серьезных авариях или нарушениях при перевозке, погрузке или выгрузке опасных грузов и некоторые другие (всего 12 пунктов).

Приложение II

Предметы, на которые ссылается статья 5(4)

Для получения свидетельства необходимо пройти следующие курсы:

- I. Общие, превентивные и меры безопасности:
 - знание последствий, к которым могут привести аварии при перевозке опасных грузов;
 - знание основных причин аварий.
- II. Меры предосторожности на данном виде транспорта в соответствии с национальным законом, стандартами Сообщества, международными конвенциями и соглашениями, к которым относятся:
 - 1) классификация опасных грузов;
 - 2) общие требования к пакетированию, включая цистерны, танк-контейнеры и т.д.;
 - 3) отметки и ярлыки, свидетельствующие об опасном грузе;
 - 4) ссылки на транспортную документацию;
 - 5) методы консигнации и ограничение отправки;
 - 6) перевозка людей;
 - 7) команда: профессиональная подготовка;
 - 8) транспортные документы и некоторые другие (всего 18 пунктов).

**Постановление Совета ЕС № 259/93 от 1 февраля 1993 года
«О надзоре и контроле за перевозкой отходов на территории,
в или из Европейского Сообщества»**

Преамбула

Сообщество подписало Базельскую Конвенцию от 22 марта 1989 года о контроле за международными перевозками опасных грузов и их захоронении.

Необходимо организовать надзор и контроль за перевозкой отходов, принимая во внимание необходимость сохранения, защиты и улучшения качества окружающей среды.

Необходимо применять различные процедуры, в зависимости от типа отходов, места их назначения, включая то, предназначены ли они для захоронения или утилизации.

В целях защиты окружающей среды экспорт отходов для захоронения в третьих странах должен быть запрещен. Исключения могут быть сделаны только для стран Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ), которые также являются участниками Базельской Конвенции.

Исходя из Договора об образовании Европейского Экономического Сообщества и, в частности, статьи 130s, на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Раздел I

Сфера применения и определения

Статья 1

1. Настоящее Постановление должно применяться к перевозке отходов на территории и в/из Сообщества.
2. Из сферы применения данного Постановления должно быть исключено следующее:
 - (а) выгрузка на берег отходов, произведенных в результате обычной деятельности судов и морских платформ, включая использованную воду и отстой;
 - (б) перевозка отходов гражданской авиации;
 - (в) перевозка радиоактивных отходов, как определено в статье 2 Директивы 92/3/Евроатом от 3 февраля 1992 года о надзоре и контроле за перевозкой радиоактивных отходов между странами-членами ЕЭС и в/из Сообщества;
 - (г) перевозка отходов, перечисленных в статье 2 (1) (б) Директивы 75/442/ЕЕС, при условии, что они уже охвачены другими законодательствами;
 - (д) перевозка отходов в Сообщество в соответствии с требованиями Протокола об охране окружающей среды Антарктического Договора.

Раздел II
Перевозка отходов между странами-членами ЕЭС
Глава А Отходы для захоронения

Статья 3

Когда предполагается перевозка отходов из одной страны-члена ЕЭС в другую и/или транзитный проезд через одну или несколько стран-членов ЕЭС, то уведомитель обязан сообщить об этом правомочным органам в месте назначения и отправить копию извещения в правомочные органы в месте отправки, транзита и грузополучателю.

1. В извещении обязательно должны быть отмечены все промежуточные стадии перевозки от места отправления до места назначения.
5. В транспортной накладной уведомитель обязан указать следующую информацию:
 - источник, состав и количество отходов для захоронения, а в случае, если отходы получены из разных источников, подробный список и, если известен, производитель;
 - договоренности на маршруте и страховка от повреждения в третьих странах;
 - меры, которые необходимо предпринять для безопасности перевозки, в частности, соответствует ли перевозчик условиям, выдвигаемым страной-членом ЕЭС;
 - личность грузополучателя отходов, месторасположение центра по захоронению отходов, его тип и срок действия разрешения на работу этого центра. Центр должен иметь соответствующие технические возможности для захоронения отходов, не представляющих угрозы здоровью людей и окружающей среде;
 - действия по захоронению отходов в соответствии с Приложением II-А к Директиве 75/442/ЕЕС.
6. Уведомитель должен подписать контракт с грузополучателем для захоронения отходов. В контракт также должны быть включены некоторые пункты, перечисленные в параграфе 5. Также в контракт должны быть включены обязанности:
 - в соответствии со статьями 25 и 26(2) уведомитель обязан взять назад отходы, если перевозка не была осуществлена, как планировалось, или было допущено нарушение настоящего Постановления;
 - грузополучатель, как можно скорее, но не позднее чем через 180 дней после получения отходов, должен сообщить уведомителю о захоронении отходов без нанесения ущерба окружающей среде. Копия контракта должна предъявляться правомочным органам по их требованию.

Статья 4

1. После получения извещения правомочные органы в месте назначения обязаны в течение трех рабочих дней послать уведомителю подтверждение, копии данных документов направляются всем заинтересованным правомочным органам и грузополучателю.
2. (а) У правомочных органов в месте назначения имеется 20 дней после отправки подтверждения для принятия решения о выдаче разрешения на перевозку, с/без каких-либо условий, либо для отказа. Они также могут затребовать дополнительную информацию. Разрешение выдается только в том случае, если у правомочных органов нет никаких возражений.
(б) Правомочные органы в месте отправки и транзита могут выдвигать возражения в течение 20 дней после отправки подтверждения. Они также могут затребовать дополнительную информацию. Эти возражения должны быть представлены в письменном виде и направлены уведомителю, а копии – остальным заинтересованным правомочным органам.
3. (в) Правомочные органы в месте отправки, назначения и транзита могут выдвинуть объективные возражения против запланированной перевозки, если:
 - она не соответствует национальным законам и постановлениям, касающимся охраны окружающей среды, общественного порядка, общественной безопасности и охраны здоровья;
 - уведомитель или грузополучатель ранее были виновны в незаконной торговле запрещенным товаром;
 - перевозка противоречит обязательствам, вытекающим из международных конвенций, заключенных странами-членами ЕЭС.

4. Если в отведенное время (параграф 2) правомочные органы приходят к выводу, что проблемы, вызвавшие их возражения, решены и условия перевозки будут соблюдены, то они должны немедленно сообщить об этом в письменном виде уведомителю, а копии послать грузополучателю и другим правомочным органам.

Статья 5

1. Перевозка может быть осуществлена только после того, как уведомитель получил разрешение от правомочных органов в месте назначения.
2. После получения разрешения, он должен указать дату перевозки и заполнить транспортную накладную, и отправить копии в правомочные органы за три рабочих дня до перевозки.
4. Все предприятия, занятые в перевозке, обязаны заполнить транспортные накладные на указанных местах, подписать их и сохранить копии.
6. Как можно скорее, но не позднее чем через 180 дней после получения отходов, грузополучатель должен отправить копию сертификата о захоронении уведомителю или правомочным органам. Данный сертификат должен быть частью транспортной накладной, которая сопровождает перевозку.

Глава Б Отходы для утилизации

Статья 6

1. Если уведомитель намеревается перевезти отходы для утилизации (перечисленные в Приложении III) из одной страны-члена ЕЭС в другую и/или проехать транзитом через одну или несколько других стран-членов ЕЭС, то он должен уведомить правомочные органы в месте назначения, транзита и грузополучателя.
2. В извещении обязательно должны быть отмечены все промежуточные стадии перевозки от места отправления до места назначения.
4. При подготовке извещения уведомитель обязан заполнить транспортную накладную и, по требованию правомочных властей, предоставить дополнительную информацию и документацию.
5. Уведомитель должен включить в транспортную накладную следующую информацию:
 - источник, состав и количество отходов для захоронения, а в случае, если отходы получены из разных источников, подробный список и, если известен, производитель;
 - договоренности на маршруте и страховка от повреждения в третьих странах;
 - меры, которые необходимо предпринять для безопасности перевозки, в частности, соответствует ли перевозчик условиям, выдвигаемым страной-членом ЕЭС;
 - личность грузополучателя отходов, месторасположение центра по утилизации отходов, его тип и срок действия разрешения на работу этого центра. Центр должен иметь соответствующие технические возможности для утилизации отходов, не представляющие угрозы здоровью людей и окружающей среде;
 - действия по утилизации отходов в соответствии с Приложением II-Б к Директиве 75/442/ЕЕС;
 - планируемый способ утилизации отходов после переработки;
 - количество переработанного материала в отношении к отходам;
 - примерный объем переработанных отходов.
7. 6. Уведомитель обязан подписать контракт с грузополучателем об утилизации отходов. В контракт также должны быть включены некоторые пункты, перечисленные в параграфе 5. Также в контракт должны быть включены обязанности:
 - в соответствии со статьями 25 и 26 (2) уведомитель должен взять назад отходы, если перевозка не была осуществлена, как планировалось, или было допущено нарушение настоящего Постановления;
 - грузополучатель обязан, в случае отправки отходов для утилизации в другую страну-член ЕЭС или в третью страну, уведомить страну отправки;
 - грузополучатель, как можно скорее, но не позднее чем через 180 дней после получения отходов, должен сообщить уведомителю об утилизации отходов без нанесения ущерба окружающей среде. Копия контракта предоставляется правомочным органам по их требованию.

Статья 7

1. После получения извещения правомочные органы в месте назначения обязаны в течение трех рабочих дней послать уведомителю подтверждение и копии этих документов всем заинтересованным правомочным органам и грузополучателю.
2. Правомочные органы в месте отправки, назначения и транзита должны иметь 30 дней, после отправки подтверждения, для возражения против перевозки. Такие возражения должны основываться на положениях параграфа 4. Они должны быть представлены уведомителю и другим правомочным органам в письменной форме в течение 30 дней.
Правомочные органы обязаны принять решение в течение 30 дней.
3. Правомочные органы в месте отправления, назначения и транзита в течение 20 дней после получения подтверждения могут выдвинуть условия в отношении перевозки отходов.
4. (а) Правомочные органы в местах отправления и назначения могут выдвинуть обоснованные возражения против планируемой перевозки:
 - в соответствии с Директивой 75/442/ЕЕС и, в частности, статьей 7;
 - если она не согласуется с национальными законами и положениями в отношении охраны окружающей среды, общественного порядка, общественной безопасности и охраны здоровья;
 - если уведомитель или грузополучатель ранее был виновен в нелегальной торговле запрещенными товарами;
 - если перевозка противоречит обязательствам, вытекающим из международных конвенций, заключенных странами-членами ЕЭС или данной страной-членом ЕЭС.
5. Если в отведенное время (параграф 2) правомочные органы приходят к выводу, что проблемы, вызвавшие их возражения, решены и условия перевозки будут соблюдены, то они должны немедленно сообщить об этом в письменном виде уведомителю, а копии послать грузополучателю и другим правомочным органам.
Если впоследствии в условия перевозки будут внесены существенные изменения, то должно быть выписано новое извещение.

Статья 8

1. Перевозка может быть осуществлена после истечения 30 дней, если не было высказано никаких возражений.
2. Уведомитель должен проставить дату перевозки и заполнить транспортную накладную, а копии отправить в правомочные органы за 3 дня до перевозки.
3. Копия или, по требованию правомочных органов, образец транспортной накладной должен сопровождать каждую перевозку.

Статья 11

1. Для того чтобы помочь отслеживать перевозки отходов для утилизации, перечисленные в Приложении II, они должны сопровождаться следующей информацией, подписанной держателем:
 - (а) имя и адрес держателя;
 - (б) обычное коммерческое описание отходов;
 - (в) количество отходов;
 - (г) имя и адрес грузополучателя;
 - (д) процесс, включающий в себя утилизацию, в соответствии с Приложением II-В к Директиве № 75/442/ЕЕС;
 - (е) ожидаемая дата перевозки.

Глава В Перевозка отходов для захоронения и утилизации между странами-членами ЕЭС транзитом через третьи страны**Статья 12**

Без ущерба статьям с 3 по 10 при перевозке отходов между странами-членами ЕЭС транзитом через одну или более третью страну:

- (а) уведомитель должен отправить копию извещения правомочным органам третьих стран;
- (б) правомочные органы места назначения должны запросить правомочные органы третьих стран о письменном согласии на планируемую перевозку:
 - в случае стран-участниц Базельской конвенции – 60 дней;
 - в остальных случаях – в период, оговоренный правомочными органами.

В обоих случаях правомочные органы в месте назначения должны, по возможности, дождаться их согласия перед тем, как выдавать разрешение.

Раздел III

Перевозка отходов между странами-членами ЕЭС

Статья 13

1. Разделы II, VII и VIII не должны применяться при перевозках в стране-члене ЕЭС.
2. Страны-члены ЕЭС обязаны установить соответствующую систему надзора и контроля за перевозкой отходов, попадающих под их юрисдикцию. Эта система должна принимать во внимание потребности в согласованности с системой Сообщества, устанавливаемой настоящим Постановлением.
3. Каждая страна-член ЕЭС обязана информировать Комиссию о своих системах надзора и контроля за перевозками отходов. Комиссия должна передавать данную информацию всем странам-членам ЕЭС.

Раздел IV

Экспорт отходов

Глава А Отходы для захоронения

Статья 14

1. Весь экспорт отходов для захоронения должен быть запрещен, за исключением в страны ЕАСТ, которые также являются участницами Базельской конвенции.
2. Однако экспорт отходов для захоронения в страны ЕАСТ должен быть запрещен:
 - (а) если страна назначения, входящая в ЕАСТ, запрещает импорт таких отходов, или если не получено специальное письменное разрешение на определенный импорт отходов;
 - (б) если правомочные органы в месте отправления на территории Сообщества имеют основания полагать, что отходы не будут обработаны в соответствии с требованиями по охране окружающей среды, принятыми в стране назначения, входящей в ЕАСТ.

Статья 15

1. В соответствии со статьей 3 (5) уведомитель обязан отправить извещение в правомочные органы страны отправления в виде транспортной накладной, а копии в другие правомочные органы и грузополучателю. Транспортная накладная должна быть выписана правомочными органами страны отправления.
При получении извещения правомочные органы страны отправления должны в течение трех рабочих дней отправить письменное подтверждение об извещении, а копии отправить в другие правомочные органы.
2. Правомочные органы страны отправления должны иметь 70 дней после получения подтверждения для принятия решения о выдаче разрешения на перевозку, с/без каких-либо условий, или для отказа. Они могут затребовать дополнительную информацию.
Правомочные органы обязаны выдать разрешение только при отсутствии возражений со своей стороны или со стороны других правомочных органов, и если они получили от уведомителя копии, заполненные в соответствии с параграфом.
3. Правомочные органы в стране отправления должны принять решение не раньше чем через 61 день после получения подтверждения.

Однако они могут принять решение раньше, при условии наличия у них письменного согласия других правомочных органов.

Они обязаны отправить заверенную копию своего решения другим правомочным органам, в таможенную страну назначения и грузополучателю.

4. Правомочные органы в странах отправления и транзита могут в течение 60 дней после получения подтверждения выдвинуть возражения в соответствии со статьей 4 (3). Они также могут затребовать дополнительную информацию. Возражения должны быть представлены уведомителю в письменном виде, а копии направлены другим правомочным органам.
5. Уведомитель обязан представить правомочным органам копии:
 - (а) письменного согласия стран назначения, входящих в ЕАСТ, на планируемую перевозку;
 - (б) подтверждения из страны назначения, входящей в ЕАСТ, о существовании контракта между уведомителем и грузополучателем, в котором оговорены безопасные для окружающей среды условия переработки отходов. Копия контракта должна быть предоставлена по первому требованию;
 - (в) письменного согласия на планируемую перевозку от транзитных стран.
6. Правомочные органы страны отправления должны подтвердить свое разрешение, проштамповав соответствующим образом транспортную накладную.
7. Перевозка может быть осуществлена только после получения уведомителем разрешения правомочных органов страны отправления.

Глава Б Отходы для утилизации

Статья 16

1. Весь экспорт отходов для утилизации должен быть запрещен, за исключением:
 - (а) стран, к которым применяются решения Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР);
 - (б) других стран:
 - являющихся участниками Базельской конвенции, и/или с которыми Сообщество или страны-члены ЕЭС заключили двусторонние, многосторонние или региональные соглашения в соответствии со статьей 11 Базельской конвенции и параграфа 2;
 - с которыми отдельные страны-члены ЕЭС заключили двусторонние соглашения до вступления в силу настоящего Постановления, если они согласуются с законодательством Сообщества и статьей 11 Базельской конвенции и параграфа 2. Данные соглашения должны быть сообщены Комиссии в течение 3-х месяцев с даты вступления в силу настоящего Постановления или самих соглашений (в зависимости от того, что вступает в силу раньше).
2. Соглашения и договоренности, о которых идет речь в параграфе 1, должны гарантировать, что в соответствии со статьей 11 Базельской конвенции переработка отходов не нанесет ущерба окружающей среде.
3. Экспорт отходов для утилизации в страны, перечисленные в параграфе 1, должен быть запрещен, если:
 - (а) в стране запрещен импорт таких отходов или не было получено разрешения на данный импорт;
 - (б) у правомочных органов в стране отправления есть причины полагать, что в этой стране отходы не будут переработаны без ущерба окружающей среде.

Раздел V

Глава А Импорт отходов для захоронения

Статья 19

1. Весь импорт в Сообщество отходов для захоронения должен быть запрещен, за исключением:
 - (а) стран ЕАСТ, которые являются участниками Базельской конвенции;
 - (б) других стран:
 - которые являются участниками Базельской конвенции;

- с которыми Сообщество или страны-члены ЕЭС заключили двусторонние, многосторонние или региональные соглашения в соответствии с законодательством Сообщества и со статьей 11 Базельской конвенции, гарантирующие, что захоронение отходов будет производиться в специализированном центре и будет соответствовать требованиям охраны окружающей среды;
- с которыми отдельные страны-члены ЕЭС заключили двусторонние соглашения до вступления в силу настоящего Постановления, если они согласуются с законодательством Сообщества и статьей 11 Базельской конвенции, содержат гарантии, что отходы получены в стране отправления, и что переработка будет производиться исключительно в стране-члене ЕЭС, которая заключила такое соглашение. Эти соглашения должны быть сообщены Комиссии в течение 3-х месяцев с даты вступления в силу настоящего Постановления или самих соглашений (в зависимости от того, что вступает в силу раньше).

Статья 20

Извещение в виде транспортной накладной должно передаваться правомочным органам в стране назначения (в соответствии со статьей 3 (5)), а копии – грузополучателю и правомочным органам в транзитной стране.

При получении извещения правомочные органы страны назначения обязаны в течение 3-х рабочих дней отправить уведомителю письменное подтверждение, а копии – в правомочные органы транзитной страны на территории Сообщества.

6. Правомочные органы стран назначения и транзита могут в течение 60 дней после получения копии подтверждения выдвинуть возражения (статья 4 (3)).
Они также могут затребовать дополнительную информацию. Эти возражения должны быть представлены уведомителю в письменном виде, а копии направлены в другие правомочные органы.
4. Правомочные органы в месте назначения должны иметь 70 дней после получения подтверждения для принятия решения на разрешение перевозки, с/без условий, или об отказе. Они также могут затребовать дополнительную информацию.
Правомочные органы страны назначения обязаны подтвердить свое разрешение, проштамповав соответствующим образом транспортную накладную.
7. Перевозка может быть осуществлена только после получения разрешения от правомочных органов страны назначения.
8. После получения разрешения уведомитель должен проставить дату перевозки и заполнить транспортную накладную, а копии переслать правомочным органам за три дня до перевозки. Образец транспортной накладной должен быть передан перевозчиком на таможеню.
Все предприятия, принимающие участие в перевозке, обязаны заполнить транспортные накладные, подписать их и сохранить копии.

Глава Б Импорт отходов для утилизации

Статья 21

1. Весь импорт отходов для утилизации в Сообщество должен быть запрещен, за исключением:
 - (а) стран ЕАСТ;
 - (б) других стран:
 - которые являются участниками Базельской конвенции и/или с которыми Сообщество или страны-члены ЕЭС заключили двусторонние, многосторонние или региональные соглашения в соответствии с законодательством Сообщества и со статьей 11 Базельской конвенции, гарантирующие, что утилизация отходов будет производиться в специализированном центре и будет соответствовать требованиям охраны окружающей среды;
 - с которыми отдельные страны-члены ЕЭС заключили двусторонние соглашения до вступления в силу настоящего Постановления, если они согласуются с законодательством Сообщества и статьей 11 Базельской конвенции и содержат гарантии, упомянутые выше. Данные соглашения должны быть сообщены Комиссии в течение 3-х месяцев с даты вступления в силу настоящего

- Постановления или самих соглашений (в зависимости от того, что вступает в силу раньше);
- с которыми отдельные страны-члены ЕЭС заключили двусторонние соглашения после вступления в силу настоящего Постановления.

Раздел VI

Транзит отходов из других стран и через Сообщество для захоронения или утилизации вне Сообщества

Глава А Отходы для захоронения и утилизации (кроме транзита, о котором говорится в статье 24)

Статья 23

3. Перевозка должна быть разрешена на территории Сообщества только в том случае, если уведомитель получил письменное согласие правомочного органа последней транзитной страны. Данное разрешение должно быть соответствующим образом проштамповано.
4. Правомочные органы транзитных стран в Сообществе должны иметь 20 дней после получения извещения для формулировки (при необходимости) любых условий, относящихся к транспортировке отходов.
5. Транспортная накладная должна быть выдана правомочными органами в последней транзитной стране.
6. После того, как уведомитель получил разрешение, он обязан заполнить транспортную накладную и отправить копии в правомочные органы за 3 дня до перевозки.

Раздел VII

Общие положения

Статья 25

1. Если перевозка отходов, на которую было получено разрешение правомочных органов, не может быть выполнена в соответствии с условиями транспортной накладной, то правомочные органы в месте отправления должны в течение 90 дней после получения информации гарантировать возврат отходов уведомителем обратно или убедиться, что отходы могут быть захоронены или утилизированы альтернативным способом без ущерба для окружающей среды.
2. В случаях, перечисленных в параграфе 1, необходимо выписать дополнительное извещение. Ни одна страна отправления или транзита, член ЕЭС, не может отказать от возвращения отходов, если существует обоснованный запрос правомочных органов в стране назначения и объяснение причин.

Статья 26

1. Любая перевозка отходов:
 - (а) без извещения правомочных органов в соответствии с положениями данного Постановления;
 - (б) без согласия правомочных органов, выданного в соответствии с положениями данного Постановления;
 - (в) если согласие правомочных органов получено при помощи фальсификации, искажения фактов и обмана;
 - (г) если не заполнена транспортная накладная;
 - (д) если она приводит к захоронению и утилизации отходов, противоречащим международным законам или законам Содружества;
 - (е) если она противоречит статьям 14, 16, 19 и 21, должна считаться незаконной.
2. Если за такую незаконную перевозку отвечает уведомитель, то правомочные органы в стране отправления должны гарантировать:
 - (а) возврат отходов уведомителем или, в случае необходимости, самими правомочными органами в страну отправления;
 - (б) захоронение или утилизацию другим способом без ущерба для окружающей среды в течение 30 дней после того, как правомочные органы получают информацию о незаконной перевозке или в течение такого периода времени, о котором договорятся правомочные органы.

3. Если за такую незаконную перевозку отвечает грузополучатель, то правомочные органы в стране назначения должны гарантировать, что данные отходы будут переработаны грузополучателем (или правомочными органами) без нанесения ущерба окружающей среде в течение 30 дней после того, как правомочные органы получают информацию о незаконной перевозке, или в течение периода времени, о котором договорятся правомочные органы.
4. Страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые меры по запрещению незаконных перевозок и наказанию за их осуществление.

Статья 27

1. Все перевозки отходов, входящие в сферу применения настоящего Постановления, должны иметь финансовые гарантии или равноценную страховку, покрывающую затраты на перевозку, включая случаи, перечисленные в статьях 25 и 26.
2. Такие гарантии должны быть возвращены, если получены доказательства посредством:
 - свидетельства о том, что отходы для захоронения или утилизации были доставлены на место назначения и переработаны без нанесения ущерба окружающей среде;
 - контрольной копии Т5, выписанной в соответствии с Постановлением Комиссии (ЕЕС) № 2823/87 о том, что отходы покинули территорию Содружества транзитом.
3. Каждая страна-член ЕЭС обязана информировать Комиссию о положениях, которые она добавила в национальное законодательство в соответствии с данной статьей. Комиссия должна передавать данную информацию всем странам-членам ЕЭС.

Статья 28

2. Одно извещение может быть выписано на несколько перевозок на период не более 1 года. Правомочные органы могут сократить этот период.
4. Общие извещения должны быть выполнены в виде транспортной накладной.

Статья 29

Отходы, включенные в разные извещения, не должны быть смешаны во время перевозки.

Статья 30

1. Страны-члены ЕЭС обязаны принять необходимые меры, гарантирующие перевозку отходов в соответствии с положениями настоящего Постановления. Такие меры должны включать в себя инспекцию учреждений и предприятий в соответствии со статьей 13 Директивы 75/442/ЕЕС и выборочную проверку перевозок.
2. Проверки могут производиться:
 - в месте производства и могут осуществляться производителем, владельцем или уведомителем;
 - в месте назначения – грузополучателем;
 - на внешних границах Сообщества;
 - во время перевозки на территории Сообщества.
3. Проверки могут включать в себя проверку документов, подтверждение подлинности и физическую проверку отходов.

Статья 31

1. Транспортная накладная должна быть отпечатана и заполнена, и вся дополнительная информация (статьи 4 и 6) должна заполняться на языке, который признают правомочные органы.

Раздел VIII Прочие положения

Статья 33

2. Затраты на возвращение отходов, включая перевозку, захоронение и утилизацию альтернативным

способом и без нанесения ущерба окружающей среде в соответствии со статьями 25(1) и 26(2), оплачиваются уведомителем или заинтересованными странами-членами ЕЭС.

3. Затраты на захоронение и утилизацию отходов альтернативным способом и без ущерба для окружающей среды в соответствии со статьей 26(3) оплачиваются грузополучателем.

Статья 34

1. Без ущерба для положений статьи 26, положений национальных законодательств и законодательства Сообщества, касающихся гражданско-правовой обязанности, и вне зависимости от места захоронения или утилизации отходов, производитель отходов обязан принять все необходимые меры для защиты окружающей среды в соответствии с Директивами 75/442/ЕЕС и 91/689/ЕЕС.

Статья 36

Страны-члены ЕЭС обязаны назначить правомочные органы для исполнения настоящего Постановления. От каждой страны-члена ЕЭС должен быть назначен Единый транзитный правомочный орган.

Статья 37

1. Страны-члены ЕЭС и Комиссия обязаны назначить, по крайней мере, по одному представителю, ответственному за информирование и консультирование предприятий и частных лиц по их запросам. Представитель (корреспондент) Комиссии должен передавать представителям (корреспондентам) стран-членов ЕЭС все вопросы, заданные ему, и наоборот.
2. Комиссия обязана периодически созывать собрания представителей (корреспондентов) для проверки их знаний по применению настоящего Постановления.

Статья 38

1. Не позднее чем за 3 месяца до вступления в силу настоящего Постановления, страны-члены ЕЭС должны сообщить Комиссии имена, адреса, телефоны и номера факсов/телексов правомочных органов и представителей (корреспондентов), а также образец печати правомочных органов. Страны-члены ЕЭС обязаны информировать Комиссию о любых изменениях ежегодно.
2. Комиссия должна немедленно передать эту информацию другим странам-членам ЕЭС и в Секретариат Базельской конвенции.

Статья 39

1. Страны-члены ЕЭС могут назначить таможенные пункты на въезде и выезде из Сообщества для проверки отходов, ввозимых и вывозимых из Сообщества, и для последующего информирования Комиссии. Комиссия обязана опубликовать список этих пунктов в *Official Journal of the European Communities* и регулярно обновлять его.

Статья 40

Страны-члены ЕЭС должны сотрудничать с другими странами Базельской конвенции и межгосударственными организациями напрямую или через Секретариат Базельской конвенции и, среди прочего, обмениваться информацией, внедрять безвредные для окружающей среды технологии и через разработку соответствующего процессуального кодекса.

Статья 41

1. В конце каждого календарного года страны-члены ЕЭС обязаны представлять доклады в соответствии со статьей 13(3) Базельской конвенции и пересылать их в Секретариат Базельской конвенции, а копию направлять в Комиссию.
2. На основании этих докладов Комиссия каждые три года должна готовить доклад о применении данного Постановления. Она может затребовать дополнительную информацию в соответствии со статьей 6 Директивы 91/692/ЕЕС.

Статья 42

1. Не позднее чем за три месяца до вступления в силу настоящего Постановления, Комиссия должна разработать в соответствии со статьей 18 Директивы 75/442/ЕЕС стандартную транспортную накладную, включая образец сертификата о захоронении и утилизации.

Статья 43

Директива 84/631/ЕЕС отменяется с даты применения настоящего Постановления. Все перевозки, осуществляемые в соответствии со статьями 4 и 5 данной Директивы, должны быть завершены не позже чем через 6 месяцев с даты применения настоящего Постановления.

Статья 44

Настоящее Постановление вступает в силу на третий день после публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Начало применения – через 15 месяцев после публикации.

Настоящее Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 1 февраля 1993 года.

Приложение I

Список международных транспортных конвенций

ADR – Европейское соглашение о перевозке опасных грузов по автодорогам (1957)

Cotif – Конвенция о международных перевозках опасных грузов по железной дороге (1985)

RID – Постановление о международных перевозках опасных грузов по железной дороге (1985)

Solas Convention – Международная Конвенция о безопасности жизни на море (1974)

IMDG Code – Международный морской код опасных грузов

Chicago Convention – Конвенция о международной гражданской авиации (1944), Приложение 18, в котором говорится о перевозке опасных грузов воздушным транспортом (ТI – технические инструкции для безопасной перевозки опасных грузов воздушным транспортом)

Marpol Convention – Международная конвенция о предотвращении загрязнения окружающей среды морскими судами (1973 по 1978)

ADNR – Постановление о перевозках опасных веществ по Рейну (1970)

Приложение II

Зеленый список отходов

Приложение III

Желтый список отходов

Приложение IV

Красный список отходов

СТАТИСТИКА

Постановление Совета ЕС № 1172/98 от 25 мая 1998 года «О статистических отчетах при перевозке грузов по автодорогам»

Преамбула

Для выполнения задач, вытекающих из контекста общей транспортной политики, Комиссия должна иметь сравнимые, надежные, синхронизированные, регулярные и исчерпывающие статистические данные о масштабах и развитии перевозок грузов по автомобильным дорогам автомобилями, зарегистрированными в странах-членах ЕЭС, и степени использования таких транспортных средств.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 213, на основании проекта Постановления, предложенного Комиссией, согласно мнению Европейского Парламента, экономического и социального комитетов, Совет Европейского Сообщества принял следующее Постановление.

Статья 1

Объект и сфера применения

1. Каждая страна-член ЕЭС обязана собирать статистические данные о перевозке грузов по автодорогам автомобилями, зарегистрированными в данной стране-члене ЕЭС, а также о рейсах, выполняемых этими автомобилями.
2. Настоящее Постановление не относится к перевозке грузов по автодорогам посредством:
 - (а) автомашин, чей разрешенный вес и размеры превышают обычно разрешенные в странах-членах ЕЭС;
 - (б) сельскохозяйственных, военных автомашин, а также автомашин, принадлежащих центральной и местной государственной администрации, за исключением грузовых автомобилей, принадлежащих общественным предприятиям, в частности, железнодорожным.

Статья 2

Определения

В соответствии с данным Постановлением применяются следующие определения:

- «Евростат» – отдел Комиссии, отвечающий за выполнение задач, которые входят в его обязанности в области сбора статистических данных Сообщества.

Статья 3

Сбор данных

1. Страны-члены ЕЭС обязаны собирать статистические данные в следующих областях:
 - (а) данные об автомобилях;
 - (б) данные о рейсах;
 - (в) данные о грузах.

2. Статистические показатели в каждом регионе, их определение и уровни классификации, используемые для их анализа, сформулированы в Приложении.
4. Характеристики сбора данных и содержание Приложений должны быть приняты в соответствии с процедурами, сформулированными в статье 10.

Статья 4

Точность результатов

Методы сбора и обработки данных должны быть разработаны таким образом, чтобы гарантировать, что статистические результаты, переданные страной-членом ЕЭС, отвечают минимальным стандартам точности, принимая во внимание структурные характеристики автомобильного транспорта. Данные стандарты должны быть сформулированы в соответствии с процедурами, определенными в статье 10.

Статья 5

Передача результатов в Евростат

1. Ежеквартально страны-члены ЕЭС обязаны передавать в Евростат соответствующим образом подтвержденные индивидуальные данные без указания имени, адреса или регистрационного номера.
3. Передача должна производиться в течение 5 месяцев после окончания квартала. Первая передача данных должна охватывать первый квартал 1999 года.
4. Во время переходного периода с 1 января 1999 года до даты, сформулированной в соответствии с параграфом 5, страны-члены ЕЭС могут упрощать кодирование разных показателей, перечисленных в Приложении А, часть А2, секциях 3, 4, 8 и 9 и в части А3, секциях 5 и 6.
5. Дата окончания переходного периода должна быть фиксированной в соответствии с процедурой, описанной в статье 10, исходя из технических условий, которые позволят использовать эффективную систему регионального кодирования для национального и международного транспорта в соответствии с Приложением G, секции 1 и 2.

Статья 6

Распространение результатов

Положения о распространении статистических результатов о перевозке грузов по автодорогам, включая структуру и содержание результатов, должны быть сформулированы в соответствии со статьей 10.

Статья 7

Отчеты

1. В день передачи первой ежеквартальной информации или до этого срока страны-члены ЕЭС обязаны передать в Евростат отчет о методах, использованных при сборе данных.
3. После сбора данных в течение трех лет Комиссия должна послать отчет о работе, проведенной согласно настоящему Постановлению, в Европейский Парламент и Совет.

Статья 8

Финансовое содействие

1. В течение первых трех лет применения статистических отчетов в соответствии с настоящим Постановлением страны-члены ЕЭС будут получать финансовую помощь от Сообщества на возмещение затрат, понесенных при проведении таких работ.
2. Сумма, выделяемая на возмещение затрат, будет фиксированной и являться частью ежегодного бюджета.

Статья 9

Порядок выполнения

Порядок выполнения настоящего Постановления, включая меры его адаптации к экономическому и техническому прогрессу, должен соответствовать процедурам, сформулированным в статье 10.

Статья 10**Процедура**

Комитет по Статистической Программе (далее – Комитет) должен помогать Комиссии.

Представитель Комиссии должен представить в Комитет проект мер, которые необходимо предпринять. Комитет должен высказать свое мнение по проекту в сроки, определенные Председателем. Мнение должно быть одобрено большинством голосов (согласно статье 148 (2) Договора). Председатель не принимает участия в голосовании.

Комиссия обязана принять предусмотренные меры, если они согласуются с мнением Комитета.

Если предусмотренные меры не согласуются с мнением Комитета, или если мнение не было высказано, то Комиссия должна без промедления передать Совету предложения о необходимых мерах. Совет обязан действовать на основании квалифицированного большинства.

Статья 11**Директива 78/546/ЕЕС**

1. В соответствии с Директивой 78/546/ЕЕС страны-члены ЕЭС должны предоставить результаты за 1997 и 1998 года.
2. С 1 января 1999 года Директива 78/546/ЕЕС отменяется.

Статья 12**Вступление в силу**

Настоящее Постановление вступает в силу на 20-ый день после публикации в *Official Journal of the European Communities*.

Настоящее Постановление имеет обязательную силу во всей полноте и напрямую относится ко всем странам-членам ЕЭС.

Составлено в Брюсселе 25 мая 1998 года.

Приложения

- A – Список показателей
- B – Классификация конфигураций осей
- C – Классификация типов рейсов
- D – Классификация грузов
- E – Классификация категорий опасных грузов
- F – Классификация перевозимых грузов
- G – Кодирование мест загрузки/выгрузки

ОТНОШЕНИЯ С ТРЕТЬИМИ СТРАНАМИ: СОГЛАШЕНИЕ «ИНТЕРБАС»

Проект решения Совета ЕС «О заключении соглашения о международных нерегулярных перевозках пассажирами автобусами и туристическими междугородними автобусами» (Соглашение «Интербас»)

Пояснительный меморандум

I. Общие предпосылки

1. 7 декабря 1995 года Совет поручил Комиссии провести переговоры о Соглашении Сообщества о международных нерегулярных перевозках пассажиров автобусами и туристическими междугородними автобусами с третьими странами Центральной и Восточной Европы, которые являются участниками Европейской Конференции министров транспорта. В переговорах приняли участие 14 стран, а именно: Босния-Герцеговина, Болгария, Хорватия, Чешская Республика, Эстония, Венгрия, Латвия, Литва, Молдавия, Польша, Румыния, Словакия, Словения, Турция.
2. Основная цель состоит в том, чтобы достичь той же степени либерализации, которая существует в Соглашении о перевозках пассажиров по автодорогам путем нерегулярных перевозок туристическими международными автобусами и обычными автобусами (ASOR), подписанном в Дублине 26 мая 1982 года. Необходимо заключить новое соглашение, исходя из того факта, что соглашение ASOR было подписано странами, которые впоследствии стали членами Европейского Союза, и действие Соглашения ASOR до сих пор распространяется только на Норвегию, Турцию и Швейцарию.
3. Таким образом, соглашение «Интербас» включает в себя большую часть либерализационных мер Соглашения ASOR, в него добавлены социальные, финансовые и технические меры, основанные на принципах недискриминации между договаривающимися странами. Настоящее соглашение должно регламентировать транспортное движение не только между странами Сообщества и третьими странами, но и движение между самими третьими странами. Таким образом, создается определенный уровень гармонизации финансовых социальных и технических требований в дополнение к правилам выхода на рынок.
7. К 30-му июня 2001 года Соглашение было подписано Европейским Сообществом и следующими 13 странами: Боснией-Герцеговиной, Болгарией, Хорватией, Чешской Республикой, Венгрией, Латвией, Литвой, Молдавией, Польшей, Румынией, Словакией, Словенией и Турцией.

II. Содержание Соглашения

8. Принцип недискриминации:
В соответствии с Соглашением, договаривающиеся стороны должны обеспечивать принципы недискриминации на основании национальности, места расположения транспортного предприятия, происхождения или места назначения автобуса.
10. Гармонизация законов:
В отношении требований, предъявляемых транспортным операторам, в соответствии с данным Соглашением договаривающиеся стороны должны применять положения, равнозначные поло-

жениям, сформулированным в Директиве Сообщества о разрешении на деятельность (Приложение I к Соглашению).

Также предусмотрено расписание для адаптации технических стандартов различных транспортных средств к директивам Сообщества (Приложение II к Соглашению), чтобы гарантировать, что не позднее 2010 года в эксплуатации будут находиться только те автобусы и туристические автобусы, которые соответствуют стандарту EURO 1.

Кроме того, договаривающиеся стороны, не являющиеся участниками Европейского Договора о работе экипажей транспортных средств, занятых в международных автоперевозках (AETR), обязаны присоединиться к нему.

11. Финансовые положения:

Для того чтобы избежать двойного налогообложения и сохранить принципы недискриминации, согласно настоящему Соглашению налогами не облагаются транспортные средства, находящиеся в эксплуатации или во владении, а также не облагаются специальным налогом транспортные операции на территории договаривающихся стран. Объединенный Комитет должен подготовить список налогов, которыми могут облагаться транспортные средства, зарегистрированные в договаривающейся стране. Однако налоги и сборы на топливо, НДС, дорожные сборы и другие должны применяться без какой-либо дискриминации. Тем не менее, это обязательство не означает, что они не могут быть различными, в зависимости от места регистрации транспортного оператора, в отношении применения определенных финансовых процедур и требований и применения 13 Директивы о НДС.

12. Контроль:

Договаривающиеся стороны обязаны контролировать транспортные операции на их территориях. Они должны обеспечивать проверку документов на предмет их заполнения соответствующим образом и использования в соответствии с предоставляемыми услугами. Договаривающиеся стороны обязаны разработать систему штрафов за нарушение условий Соглашения, которые могут включать в себя временное удаление с их территории.

13. Администрация:

В соответствии с настоящим Соглашением, представители договаривающихся сторон создают Объединенный Комитет. В его задачу входят обеспечение правильного применения настоящего Соглашения, обеспечение договаривающихся сторон информацией, адаптация регулирующих документов к любым новым мерам, принятым в Сообществе, поиск решения любых спорных вопросов, которые могут возникнуть при применении настоящего Соглашения.

14. Вступление новых членов:

В соответствии с Соглашением «Интербас» после его вступления в силу к нему могут присоединиться страны члены ЕКМТ (Европейской Конференции министров транспорта).

16. Срок действия:

Настоящее соглашение заключается на срок 5 лет, начиная с момента вступления в силу.

**Предложения для Решения Совета ЕС
«О заключении соглашения о международных нерегулярных перевозках пассажиров
автобусами и туристическими междугородними автобусами»
(Соглашение «Интербас»)**

Преамбула

Заключение соглашения «Интербас» поможет развить транспортные связи между договаривающимися сторонами.

Для вступления в силу после подписания его должны одобрить и ратифицировать 4 договаривающиеся стороны, включая Сообщество.

Исходя из Договора о создании Евросоюза и, в частности, статьи 71 (1), совместно с первым предложением первого абзаца статьи 300(2) и второго абзаца статьи 300(3), на основании предложений Комиссии, согласно мнению Европейского Парламента, Совет Европейского Сообщества принял следующее Решение.

Статья 1

Заключение Соглашения «Интербас» о международных нерегулярных перевозках пассажиров автобусами и туристическими междугородними автобусами от имени Сообщества отныне одобрено.

Текст самого Соглашения прилагается к данному Решению.

Статья 3

Настоящее Решение должно быть опубликовано в «Официальном бюллетене Европейских Сообществ» (*Official Journal of the European Communities*).

Составлено в Брюсселе.

Приложение

Полный текст соглашения о международных нерегулярных перевозках пассажиров автобусами и туристическими междугородними автобусами (Соглашение «Интербас») и Приложения к Соглашению.

