

Издатель:	Рийгикогу
Вид акта:	закон
Вид текста:	полный текст
Дата вступления в силу редакции:	31.03.2021
Дата окончания действия редакции:	в данный момент действует
Пометка о публикации:	RT I, 30.03.2021, 8

## ЗАКОН О ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ<sup>1</sup>

Принят 15.10.2020  
RT I, 30.10.2020, 1  
вступил в силу 31.10.2020

Изменения внесены следующими нормативно-правовыми актами:

Принятие	Опубликование	Вступление в силу
25.11.2020	RT I, 10.12.2020, 1	01.01.2021
17.03.2021	RT I, 30.03.2021, 1	31.03.2021

### Глава 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Статья 1. Сфера регулирования и применения закона

- (1) Настоящий закон регулирует:
  - 1) безопасность на железной дороге;
  - 2) права и обязанности собственников или владельцев железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава при содержании в исправности и использовании такой железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава, а также требования к железнодорожным перевозкам;
  - 3) права и обязанности предпринимателей, занимающихся строительством, техническим обслуживанием и ремонтом железнодорожного подвижного состава;
  - 4) взаимодействие железнодорожной системы с железнодорожной системой Союза;
  - 5) государственный надзор за железнодорожным движением и содержанием железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава в исправности, строительством железнодорожных сооружений, а также за строительством, техническим обслуживанием и ремонтом железнодорожного подвижного состава;
  - 6) ответственность за нарушение данного закона.
- (2) Данный закон применяется к железной дороге, ширина колеи которой составляет 1520 мм, 1524 мм и 1435 мм.
- (3) К узкоколейной железной дороге с шириной колеи 750 мм (далее по тексту *узкоколейная железная дорога*) применяются только требования, изложенные в статьях 10, 11 и 35 данного закона.
- (4) К железной дороге, которая не соединена с железной дорогой общего пользования, данный закон применяется только в том случае, если такая железная дорога используется для осуществления железнодорожных перевозок.
- (5) Канатные дороги, трамвайные пути и схожие с ними по типу конструкции и использования дороги или иные рельсовые пути, конструктивно отличающиеся от железной дороги, не являются железной дорогой по смыслу настоящего закона.

- (6) К предусмотренному настоящим законом административному производству применяются положения Закона об административном производстве с учётом особенностей настоящего закона.

## Статья 2. Термины

(1) Термины в данном законе используются в следующем значении:

- 1) *подсистема* – означает структурную или функциональную часть железнодорожной системы Союза, подразделение которой установлено в приложении II Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/797 о возможности взаимодействия железнодорожных систем Европейского Союза (Официальный журнал Европейского Союза L 138, 26.05.2016, стр. 44-101);
- 2) *взаимодействие* – означает способность железнодорожной системы обеспечить безопасное и беспрерывное движение соответствующих требованиям поездов;
- 3) *составляющая взаимодействия* – означает материальную или нематериальную элементарную составляющую, группу составляющих, сборочный узел или полную сборку оборудования, установленного или предназначенного для установки в подсистему, от которых прямо или косвенно зависит взаимодействие железнодорожной системы;
- 4) *техническое условие взаимодействия* – означает условие, принятое в соответствии с требованиями Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/797, которое включает в себя подсистему или её часть с целью обеспечения соответствия основным требованиям, указанным в пункте 9 настоящей статьи, и взаимодействие железнодорожной системы Союза;
- 5) *график движения* – означает документ, составленный предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, который определяет все запланированные передвижения поездов и иного железнодорожного подвижного состава, и в котором указаны доли пропускной способности железной дороги, выделенные предпринимателям в сфере железнодорожных перевозок, а также часы для организации текущего ремонта и обслуживания железнодорожных сооружений (далее по тексту *технологические окна*);
- 6) *подвижная подсистема* – означает подсистему железнодорожного подвижного состава и подсистему контроля и сигнализации внутри поезда;
- 7) *орган распределения долей пропускной способности железной дороги* – означает предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры или, в случаях, указанных в данном законе, Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, а также предпринимателя, иное юридическое лицо или структурное подразделение иностранного государства, задачей которого, в соответствии с законодательными актами данного иностранного государства, является организация распределения долей пропускной способности железной дороги;
- 8) *железная дорога необщего пользования* – это железная дорога, которая не является частью железной дороги общего пользования;
- 9) *основные требования* – это условия, установленные в Приложении III Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/797, которым должны соответствовать железнодорожная система, подсистемы и составляющие взаимодействия;
- 10) *международная грузовая перевозка* – означает перевозку, при которой поезд пересекает границу Эстонии, при этом такой поезд может быть сцеплён с другим поездом или состоять из вагонов, у которых могут быть разные пункты отправки и назначения, но при этом все вагоны должны пересечь государственную границу;
- 11) *международная пассажирская перевозка* – означает перевозку, при которой поезд пересекает границу Эстонии, и основной целью которой является перевозка пассажиров между находящимися в разных странах вокзалами, при этом такой

поезд может быть сцеплён с другим поездом или состоять из вагонов, у которых могут быть разные пункты отправки и назначения, но при этом все вагоны должны пересечь государственную границу;

- 12) *железная дорога* – означает устойчиво соединённое с земельным участком сооружение, существенными частями которого являются земляное полотно и опирающееся на него верхнее строение пути, состоящее из рельсов, стрелочных переводов, шпал и балласта;
- 13) *предприниматель в сфере железнодорожного транспорта* – это предприниматель-физическое лицо или коммерческое общество, сферой деятельности которого является оказание услуг по железнодорожным перевозкам либо осуществление задач предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры;
- 14) *предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры* – это предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, задачей которого является осуществление хозяйственной деятельности, эксплуатация, обслуживание и обновление железнодорожной инфраструктуры на железнодорожной сети общего пользования, а также участие в развитии железнодорожной инфраструктуры, согласно плану действий, указанному в части 1 статьи 73 данного закона;
- 15) *развитие железнодорожной инфраструктуры* – означает осуществление планирования железнодорожной сети, а также планирование финансов и инвестиций железнодорожной инфраструктуры, её сооружение и модернизирование, т.е. внесение значительных изменений в имеющуюся железнодорожную инфраструктуру, что улучшает её действие в целом;
- 16) *обслуживание железнодорожной инфраструктуры* – означает осуществление работ, необходимых для сохранения состояния и пропускной способности имеющейся железнодорожной инфраструктуры;
- 17) *строение железнодорожной инфраструктуры* – означает строение, неразрывно связанное с железнодорожной инфраструктурой, которое было построено для использования железной дороги по её назначению;
- 18) *эксплуатация железнодорожной инфраструктуры* – означает распределение пропускной способности железной дороги, управление движением и определение плат за использование железнодорожной инфраструктуры;
- 19) *пропускная способность железнодорожной инфраструктуры* (далее по тексту *пропускная способность*) – означает потенциал для установки графика движения на определённый промежуток времени на каком-либо отрезке железнодорожной инфраструктуры;
- 20) *осуществление хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре* – означает строительство, ремонт, обслуживание и администрирование железнодорожной инфраструктуры и систем управления движением, а также организацию железнодорожного движения и маневровых работ;
- 21) *основные задачи осуществления хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре* – это определение доступности и оценка ниток графика, выделение ниток графика, принятие решений касательно выделения ниток графика и плат за использование железнодорожной инфраструктуры, а также установка и сбор плат за использование, согласно порядку распределения пропускной способности и установки плат за использование, установленному в данном законе;
- 22) *обновление железнодорожной инфраструктуры* – это существенная замена имеющейся инфраструктуры, которая не меняет действия железнодорожной инфраструктуры в целом;
- 23) *земли железнодорожного транспорта* – это земли под железной дорогой, зданиями и сооружениями железнодорожной инфраструктуры, а также земли, необходимые для обслуживания указанных объектов;

- 24) *железнодорожные сооружения* – это железная дорога, мосты, путепроводы, эстакады, тоннели, опорные стены, водопропускные трубы, контактные сети, устройства безопасности, связи, освещения и энергоснабжения, а также технические сооружения; переходы и переезды; станции и иные пункты обслуживания; посадочные и погрузочные платформы; объекты охраны дорог и иные сооружения, необходимые для использования железной дороги по её назначению.
- 25) *железнодорожные перевозки* – это перевозки грузов или пассажиров и оказание услуг локомотивной тяги на железной дороге либо только оказание услуг локомотивной тяги;
- 26) *железнодорожный подвижной состав* – означает подходящий для передвижения по железной дороге локомотив, вагон, моторный поезд, рельсовый автобус, специальное транспортное средство или любое другое транспортное средство с силой тяги или без силы тяги, предназначенное для передвижения по железной дороге;
- 27) *ремонт железнодорожного подвижного состава* – означает починочные работы либо замену основных узлов и устройств или частей узлов и устройств железнодорожного подвижного состава, с целью восстановления работоспособности железнодорожного подвижного состава;
- 28) *техническое обслуживание железнодорожного подвижного состава* – означает контроль и приведение в порядок основных узлов и устройств железнодорожного подвижного состава через определённый промежуток времени или после пробегов, с целью избежания технических неполадок, а также обеспечения надёжности, пожаробезопасности и безопасности движения железнодорожного подвижного состава в промежутках между ремонтами;
- 29) *предприниматель в сфере железнодорожных перевозок* – это предприниматель, получивший соответствующую лицензию на деятельность, чьей основной деятельностью являются железнодорожные перевозки, и который обязан обеспечивать оказание услуг локомотивной тяги, а также лицо, оказывающее только услуги локомотивной тяги;
- 30) *железнодорожная сеть* – означает железнодорожную инфраструктуру, на которой один предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры или иной собственник или владелец осуществляет хозяйственную деятельность;
- 31) *внутригосударственные правила* – это требования, установленные на основании части 4 статьи 35 и части 5 статьи 112 данного закона;
- 32) *поезд* – это сцеплённый и оснащённый видимыми сигналами железнодорожный подвижной состав, который состоит из вагона и не менее одного локомотива или моторного вагона; также поездом считают направляемый в межстанционный перегон и оснащённый видимыми поездными сигналами отдельный локомотив, манёвренный локомотив, хозяйственный поезд, моторный вагон, рельсовый автобус, несъёмную дрезину и иное самоходное специальное транспортное средство, специальное транспортное средство или транспортное средство на комбинированном ходу;
- 33) *нитка графика* - это доля пропускной способности железной дороги, необходимая для обеспечения курсирования одного поезда между пунктами отправления и назначения в течение определённого промежутка времени;
- 34) *сервисный центр* – означает строение, указанное в части 2 статьи 95 данного закона, которое полностью или частично используют для оказания услуг, указанных в той же части или в частях 2 и 3 статьи 94 данного закона;
- 35) *локомотив* – это железнодорожный подвижной состав, оснащённый как минимум одним источником энергии, который используется для тяги и маневрирования вагонов и иных железнодорожных подвижных составов, предназначенных для передвижения по железной дороге;
- 36) *машинист локомотива* – означает лицо, которое умеет и имеет право самостоятельно, а также ответственным и безопасным образом, управлять

локомотивами, манёвренными локомотивами, хозяйственными поездами, специальными транспортными средствами либо пассажирскими или грузовыми поездами;

- 37) *железнодорожная система Союза* – состоит из элементов железнодорожной сети и транспортных средств, перечисленных в приложении I Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/797.

### **Статья 3. Железнодорожная инфраструктура**

- (1) Железнодорожная инфраструктура состоит из следующих частей, которые связаны с железной дорогой с точки зрения конструкции или цели их использования:
- 1) земли железнодорожного транспорта;
  - 2) рельсовые пути и земляное полотно, к которому относятся выемки, сточные трубы, лотки, водопропускные трубы, растения для защиты склонов почвы, а также ограды, живые изгороди, заборы и противопожарные полосы;
  - 3) посадочные и погрузочные платформы, в том числе платформы, находящиеся на пассажирских и грузовых станциях, обочины, пешеходные дорожки, а также устройства для нагревания стрелочных переводов и перекрёстков;
  - 4) железнодорожные мосты, железнодорожные трубы и другие путепроводы, тоннели, покрытые выемки и пешеходные тоннели, а также опорные стены и сооружения;
  - 5) железнодорожные переезды и связанные с ними устройства для обеспечения безопасности движения по шоссе;
  - 6) верхнее строение железнодорожных путей, к которому относятся рельсы, крестовины и контррельсы, шпалы и устройства путевых заграждений, мелкие вспомогательные средства железнодорожных путей, щебневый и песчаный балласт, стрелки, перекрёстки и поворотные мосты;
  - 7) находящиеся на землях железнодорожного транспорта подъездные пути, предназначенные для пассажиров и грузов, в том числе, находящиеся на землях железнодорожного транспорта и позволяющие подъезд проезжая дорога и пешеходные подходы для пассажиров;
  - 8) устройства безопасности, сигнала и связи межстанционного перегона, станций и сортировочных станций, устройства электроосвещения для подачи сигналов и поддержки связи, а также постройки для таких устройств и вагонные замедлители;
  - 9) осветительные устройства для организации движения и обеспечения безопасности;
  - 10) контактная сеть, подстанции, а также питающие кабеля, воздушные линии, мачты и контактные рельсы между подстанциями и контактными проводами;
  - 11) здания железнодорожной инфраструктуры и части сооружений, используемые для сбора транспортных выплат;
- (2) К объектам железнодорожной инфраструктуры не относится железная дорога, находящаяся в депо или пункте технического обслуживания.

### **Статья 4. Железная дорога общего пользования**

- (1) Железнодорожную инфраструктуру назначает для общего пользования и исключает из общего пользования ответственный за сферу министр на основании ходатайства, поданного осуществляющим на железнодорожной инфраструктуре хозяйственную деятельность предпринимателем в сфере железнодорожного транспорта.
- (2) Ответственный за сферу министр имеет право не назначать железную дорогу для общего пользования, если есть основания полагать, что ходатайствующий не имеет финансово-экономической возможности исполнить свои имеющиеся и возможные обязательства при осуществлении хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре, и осуществление хозяйственной

деятельности на железнодорожной инфраструктуре может, на основании части 5 статьи 73 данного закона, повлечь за собой обязательства для государства, при этом предприниматель не в состоянии доказать обратное.

- (3) Железнодорожная инфраструктура, назначенная для общего пользования (далее по тексту *железная дорога общего пользования*) должна, с точки зрения основных и дополнительных услуг, обеспечивающих доступ к ней, а также выплат, времени и прочих условий пользования, быть доступной для использования с целью осуществления железнодорожных перевозок всеми ходатайствующими на недискриминационных условиях, на основании и в порядке, указанных в данном законе.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, осуществляющий хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования, осуществляет организацию использования железнодорожной инфраструктуры путём распределения долей её пропускной способности, выделяя предпринимателям в сфере железнодорожных перевозок доли пропускной способности в виде ниток графика или одноразовых целевых долей пропускной способности на основании и в порядке, предусмотренных в данном законе.
- (5) Порядок назначения железнодорожной инфраструктуры для общего пользования устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.
- (6) Ответственный за сферу министр имеет право не удовлетворять ходатайство предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта об исключении железнодорожной инфраструктуры, на которой такой предприниматель осуществляет хозяйственную деятельность, из общего пользования, если железнодорожную инфраструктуру необходимо использовать в общих интересах для осуществления железнодорожных перевозок.

#### **Статья 5. Сообщение с другими железными дорогами**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры либо иной собственник или владелец железной дороги обязан разрешить сообщение со своей железнодорожной инфраструктурой и обеспечить пропуск железнодорожного подвижного состава через свою железную дорогу на примыкающую к ней железную дорогу.
- (2) Собственники или владельцы примыкающих друг к другу железных дорог договариваются об условиях и плате в отношении указанного в части 1 настоящей статьи сообщения. В случае недостижения договорённости в части условий или платы за сообщение, заинтересованная сторона имеет право обратиться в суд для определения разумных условий и разумной платы.

#### **Статья 6. Публичные услуги по перевозке пассажиров**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, оказывающий публичные услуги по перевозке пассажиров, обязан организовать перевозку пассажиров, доступную каждому, в соответствии с опубликованными правилами перевозок и в порядке, предусмотренном законом.
- (2) Публичные услуги по перевозке пассажиров – это перевозка пассажиров по железной дороге общего пользования, осуществляемая предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, действующего на основании лицензии на деятельность по специальности, названной в пункте 2 части 1 статьи 12 данного закона.

#### **Статья 7. Права и обязанности пассажиров на железной дороге**

- (1) При перевозке пассажиров действуют требования, установленные Регламентом

Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007 о правах и обязанностях пассажиров железнодорожного транспорта (Официальный журнал Европейского Союза L 315, 03.12.2007, стр. 14–41).

- (2) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок публикует права и обязанности, действующие в отношении пассажиров, в правилах перевозки, соответственно статье 110 данного закона.

#### **Статья 8. Обеспечение электронной безопасности**

Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, которого, согласно пункту 2 части 1 статьи 3 Закона о кибербезопасности, считают поставщиком услуг, должен выполнять указанные в статьях 7 и 8 упомянутого закона и установленные на их основании требования для обеспечения безопасности сетевой и информационной системы, используемой им для оказания услуг.

#### **Статья 9. Требования раздельного ведения бухгалтерского учёта**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, ведущий хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования, должен в своём бухгалтерском учёте раздельно учитывать доходы и расходы в части основных услуг обеспечения доступа, дополнительных услуг обеспечения доступа и вспомогательных услуг обеспечения доступа. Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, ведущий хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования и занимающийся железнодорожными перевозками, должен в своём бухгалтерском учёте раздельно учитывать доходы и расходы, а также составлять и публиковать отдельные отчёты о прибыли и балансе в части ведения хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре и в части каждого типа железнодорожных перевозок. В случае, если предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, ведущий хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования, дополнительно ведёт деятельность в другой области, то он должен в своём бухгалтерском учёте раздельно учитывать доходы и расходы в части ведения хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре и в части другой области деятельности.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, который занимается оказанием публичных услуг по перевозке пассажиров на основании договора об оказании публичных услуг, а также осуществляет другие железнодорожные перевозки, должен в своём бухгалтерском учёте раздельно учитывать доходы и расходы, а также составлять и публиковать отдельные отчёты о прибыли и балансе в части публичных услуг по перевозке пассажиров, оказываемых на основании договора об оказании публичных услуг, и в части областей других железнодорожных перевозок. Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, который оказывает услугу принадлежащему к одному с ним концерну предпринимателю в сфере железнодорожного транспорта, занимающемуся оказанием публичных услуг по перевозке пассажиров на основании договора об оказании публичных услуг, должен в своём бухгалтерском учёте раздельно учитывать доходы и расходы в части услуги, оказываемой такому предпринимателю. В случае, если предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, который занимается оказанием публичных услуг по перевозке пассажиров, на основании договора об оказании публичных услуг, дополнительно ведёт деятельность в другой области, то он должен в своём бухгалтерском учёте раздельно учитывать доходы и расходы в части публичных услуг по перевозке пассажиров на основании договора об оказании публичных услуг и в части другой области деятельности.
- (3) Пособие, выданное государством или местным самоуправлением для ведения хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре или для оказания

публичных услуг по перевозке пассажиров, разрешено использовать только по его назначению. Выполнение данного обязательства должно быть отражено в учёте доходов и расходов по обеим областям.

- (4) Предприниматели в сфере железнодорожного транспорта, упомянутые в части 1 и 2 настоящей статьи, обязаны представлять составленные согласно частям 1-3 отчёты по доходам и расходам в Департамент конкуренции.
- (5) Для проверки требований раздельного ведения бухгалтерского учёта и указанных в статье 78 данного закона требований финансовой прозрачности Департамент конкуренции имеет право дополнительно потребовать у предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, оператора сервисного центра и, в случае необходимости, у предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок необходимые данные бухгалтерского учёта, а также, в случае необходимости, произвести аудит в отношении таких предпринимателей или инициировать в отношении них внешнюю аудиторскую проверку.
- (6) В отношении указанного в части 1 статьи 74 данного закона вертикально-интегрированного предпринимателя право, указанное в части 5 данной статьи, действует для всех юридических лиц, входящих в состав такого предпринимателя.
- (7) Порядок и сроки представления отчётов о доходах и расходах предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта, указанного в частях 1 и 2 данной статьи, а также список данных бухгалтерского учёта, изложенных в части 5, устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

## **Глава 2 УЗКОКОЛЕЙНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА**

### **Статья 10. Требования к узкоколейной железной дороге и используемому на ней железнодорожному подвижному составу**

- (1) Для передвижения железнодорожного подвижного состава разрешается использовать узкоколейную железную дорогу, расстояние между осями путей которой составляет 748-768 мм, и руководство по безопасности которой было одобрено, согласно части 3 статьи 11 данного закона.
- (2) Железнодорожный подвижной состав, используемый на узкоколейной железной дороге, должен быть технически исправен.
- (3) Перевозка пассажиров, а также передвижение на историческом или ином железнодорожном подвижном составе по узкоколейной железной дороге должно быть безопасным. При перевозке пассажиров в пассажирских вагонах или на транспортёре платформенного типа сидения должны быть прикреплены к полу вагона, а у транспортёра платформенного типа должны иметься обеспечивающие безопасность борты.
- (4) Технические требования к узкоколейной железной дороге и используемому на ней железнодорожному подвижному составу устанавливает ответственный за сферу министр в указанных в части 4 статьи 35 данного закона правилах технической эксплуатации.

### **Статья 11. Руководство по безопасности узкоколейной железной дороги**

- (1) Для обеспечения безопасности на узкоколейной железной дороге предприниматель, осуществляющий хозяйственную деятельность на такой железной дороге, составляет руководство по безопасности.

- (2) Руководство по безопасности должно содержать:
- 1) список железнодорожных подвижных составов, передвижение которых разрешено по данной железной дороге, требования к их техническому состоянию, а в случае вагонов – цель их использования;
  - 2) разрешённая для железнодорожных подвижных составов скорость движения;
  - 3) порядок оценки технического состояния железной дороги и железнодорожного подвижного состава, частота технического обслуживания и ремонта, а также порядок проведения соответствующих работ;
  - 4) порядок выдачи предпринимателем, осуществляющим хозяйственную деятельность на железной дороге, документа, наделяющего правом управления железнодорожным подвижным составом;
  - 5) форму документа, наделяющего правом управления железнодорожным подвижным составом;
  - 6) описание принципов безопасного передвижения железнодорожного подвижного состава;
  - 7) требования по оснащению железнодорожного подвижного состава видимыми и слышимыми сигналами, а также средствами первой помощи и противопожарными средствами;
  - 8) описание принципов обеспечения безопасности лиц, перевозку которых осуществляет железнодорожный подвижной состав;
  - 9) порядок оповещения Центра тревоги и компетентных органов о несчастных случаях.
- (3) Руководство по безопасности представляется для одобрения в Департамент защиты прав потребителей и технического надзора. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора не одобряет руководство по безопасности, если оно не соответствует требованиям, перечисленным в части 2 настоящей статьи, или если у департамента есть обоснованное подозрение, что такое руководство не обеспечит безопасность.

### **Глава 3**

## **ЛИЦЕНЗИЯ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ДОГОВОР СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, РАЗРЕШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ, СЕРТИФИКАТ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ЕДИНЬЙ СЕРТИФИКАТ БЕЗОПАСНОСТИ**

### **Раздел 1**

#### **Лицензия на деятельность**

#### **Статья 12. Обязательность наличия лицензии на деятельность**

- (1) Предприниматель обязан иметь лицензию на деятельность для осуществления деятельности в следующих сферах:
- 1) ведение хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре общего пользования;
  - 2) перевозка пассажиров по железной дороге общего пользования;
  - 3) перевозка грузов по железной дороге общего пользования;
  - 4) техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава, используемого на железной дороге общего пользования или для железнодорожных перевозок;
  - 5) строительство железнодорожного подвижного состава.
- (2) Предприниматель не обязан иметь лицензию на деятельность для осуществления деятельности в указанной в пункте 4 части 1 настоящей статьи сфере, если ему был выдан сертификат участника, отвечающего за техническое обслуживание, в соответствии с частью 3 статьи 42 данного закона.

- (3) В течение всего времени действия лицензии на деятельность, указанной в части 1 настоящей статьи, собственник лицензии должен иметь договор страхования ответственности для возмещения ущерба, возникшего в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения им своих обязательств, в соответствии с настоящим законом и международными соглашениями.
- (4) Лицензия на деятельность для осуществления грузовых перевозок не требуется, если осуществление железнодорожных перевозок не является основной деятельностью предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта. Осуществление железнодорожных перевозок не является основной деятельностью предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта, если речь идёт о предпринимателе в сфере железнодорожной инфраструктуры, который осуществляет железнодорожные перевозки только с целью ведения хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре.
- (5) Предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок из иностранного государства при въезде на пограничные железнодорожные станции не требуется лицензия на деятельность для перевозки пассажиров или грузов, если иностранный предприниматель в сфере железнодорожного транспорта и предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, ведущий свою деятельность в Эстонии, договорились об оказании услуг по трансграничным железнодорожным перевозкам на основании международного соглашения.
- (6) Лицензия на деятельность, выданная в другом государстве-члене Европейского Союза (далее по тексту *государство-член*) признаётся действительной на территории Эстонской Республики.
- (7) Если у Департамента конкуренции есть обоснованное подозрение, что предприниматель в сфере железнодорожных перевозок, получивший лицензию на деятельность от компетентного органа другого государства-члена, не соответствует требованиям настоящего раздела, то Департамент конкуренции немедленно оповещает об этом компетентный орган, выдавший лицензию.

### **Статья 13. Предмет контроля лицензии на деятельность**

- (1) Предпринимателю выдаётся лицензия на деятельность в сферах, указанных в пунктах 1-3 части 1 статьи 12 данного закона, если он соответствует следующим требованиям:
  - 1) касательно предпринимателя-физического лица, коммерческого общества, члена правления коммерческого общества или иного лица, уполномоченного управлять коммерческим обществом, в Пенитенциарном регистре отсутствуют данные о наказаниях за совершение преступления первой степени, экономического, должностного преступления или преступления, указанного в статьях 422, 423, 423<sup>2</sup> и 425 Пенитенциарного кодекса;
  - 2) касательно предпринимателя-физического лица, коммерческого общества, члена правления коммерческого общества или иного лица, уполномоченного управлять коммерческим обществом, в Пенитенциарном регистре отсутствуют данные о наказаниях за проступок, указанный в настоящем законе, Законе о морских грузоперевозках, Законе о безопасности морских перевозок, Законе об автомобильных перевозках, Законе об общественном транспорте, Законе о трудовом договоре или Законе о гигиене и безопасности труда, за совершение которого была применена высшая мера наказания, предусмотренная за такой проступок, либо за повторное нарушение таких требований;
  - 3) касательно предпринимателя-физического лица, коммерческого общества, члена правления коммерческого общества или иного лица, уполномоченного управлять коммерческим обществом, в Пенитенциарном регистре отсутствуют

данные о наказаниях за проступок, указанный в Законе о таможене, за совершение которого была применена высшая мера наказания, предусмотренная за такой проступок, либо за повторное нарушение таких требований, если ходатайствующий о лицензии желает заниматься пограничной деятельностью, в отношении которой применяются таможенные процедуры;

- 4) предприниматель-физическое лицо, коммерческое общество, член правления коммерческого общества или иное лицо, уполномоченное управлять коммерческим обществом, не является банкротом в значении статьи 8 Закона о банкротстве;
  - 5) предприниматель-физическое лицо, коммерческое общество, член правления коммерческого общества или иное лицо, уполномоченное управлять коммерческим обществом, соответствует требованиям к репутации, указанным в статье 19 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2012/34/ЕС о создании единого Европейского железнодорожного пространства (Официальный журнал Европейского Союза L 343, 14.12.2012, стр. 32–77);
  - 6) предприниматель из страны третьего мира зарегистрирован в коммерческом регистре государства-договаривающейся стороны Соглашения о Европейском экономическом пространстве;
  - 7) предприниматель-физическое лицо, коммерческое общество, член правления коммерческого общества или иное лицо, уполномоченное управлять коммерческим обществом, ответственное соответственно за ведение хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре общего пользования либо за осуществление перевозок пассажиров или грузов по железной дороге общего пользования, имеет достаточные профессиональные знания или опыт для обеспечения безопасной деятельности предпринимателя, а также для надёжной организации названной деятельности и контроля за ней;
  - 8) предприниматель является финансово-экономически способным к исполнению своих имеющихся и возможных обязательств, как минимум, в течение следующих 12 месяцев, и у него нет крупных или повторных налоговых задолженностей, которые дали бы повод сомневаться в его финансово-экономической способности.
- (2) Департамент конкуренции незамедлительно оповещает Европейское железнодорожное агентство (далее по тексту *Железнодорожное агентство*) о выдаче или изменении лицензии на деятельность, указанной в пунктах 2 и 3 части 1 статьи 12 данного закона, а также о приостановлении действия лицензии и признания её недействительной.
- (3) Предпринимателю выдаётся лицензия на деятельность в сферах, указанных в пунктах 4 и 5 части 1 статьи 12 данного закона, если, помимо требований, указанных в пунктах 1, 2 и 5 части 1 данной статьи, он соответствует следующим условиям:
- 1) предприниматель-физическое лицо, коммерческое общество, член правления коммерческого общества или иное лицо, уполномоченное управлять коммерческим обществом, являющееся ответственным соответственно за техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава, используемого на железной дороге общего пользования, либо за строительство железнодорожного подвижного состава, имеет достаточные профессиональные знания или опыт для обеспечения безопасной деятельности предпринимателя, а также для надёжной организации названной деятельности и контроля за ней;
  - 2) правление предпринимателя утвердило характеристики технологических процессов технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава, используемого на железной дороге общего пользования, или строительства железнодорожного подвижного состава;
  - 3) в распоряжении предпринимателя имеются производственная площадь и устройства для осуществления работ, предусмотренных в характеристиках

технологических процессов.

**Статья 14. Ходатайство о получении лицензии на деятельность и его изменение**

- (1) Ходатайство о получении лицензии на деятельность, указанную в пунктах 1-3 части 1 статьи 12 данного закона, рассматривает Департамент конкуренции.
- (2) Ходатайство о получении лицензии на деятельность, указанную в пунктах 4 и 5 части 1 статьи 12 данного закона, рассматривает Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (3) В ходатайстве о получении лицензии на деятельность Департаменту конкуренции, помимо данных, указанных в части 2 статьи 19 Закона об общей части кодекса об экономической деятельности, представляются следующие документы:
  - 1) в случае отсутствия отчёта за хозяйственный год или в случае, если представляемый отчёт за хозяйственный год был составлен и утверждён раньше, чем шесть месяцев до представления ходатайства – копия промежуточного бухгалтерского отчёта по состоянию на конец месяца, предшествующего представлению ходатайства, а также данные, перечисленные в Приложении III Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2012/34/ЕС, если они не были отдельно вынесены в отчёте за хозяйственный год или промежуточном отчёте ходатайствующего;
  - 2) список членов правления коммерческого общества или других лиц, уполномоченных управлять коммерческим обществом, в котором приводятся имя и фамилия, личный код или, в случае отсутствия такового, дата рождения и место жительства каждого из таких лиц, а также документы, подтверждающие профессиональные знания или опыт работы лица, требуемые в пункте 7 части 1 статьи 13 данного закона.
- (4) В ходатайстве о получении лицензии на деятельность Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора, помимо данных, указанных в части 2 статьи 19 Закона об общей части кодекса об экономической деятельности, представляются следующие документы:
  - 1) список членов правления коммерческого общества или других лиц, уполномоченных управлять коммерческим обществом, в котором приводятся имя и фамилия, личный код или, в случае отсутствия такового, дата рождения и место жительства каждого из таких лиц, а также документы, подтверждающие профессиональные знания или опыт работы лица, требуемые в пункте 1 части 3 статьи 13 данного закона;
  - 2) утверждённые правлением предпринимателя характеристики технологических процессов технического обслуживания, ремонта или строительства железнодорожного подвижного состава;
  - 3) документы, подтверждающие выполнение требования, указанного в пункте 3 части 3 статьи 13 данного закона.
- (5) К изменению лицензии на деятельность применяются положения статей 32 и 33 Закона об общей части кодекса об экономической деятельности.
- (6) За рассмотрение и изменение ходатайства о получении лицензии на деятельность уплачивают государственную пошлину в размере, указанном в Законе о государственной пошлине.
- (7) В случае, если Департамент конкуренции или Департамент защиты прав потребителей и технического надзора не рассмотрит ходатайство о получении лицензии на деятельность в течение срока, указанного в части 1 статьи 20 Закона об общей части кодекса об экономической деятельности, или продлённого на основании части 3 срока,

то лицензия на деятельность не будет по истечении такого срока считаться выданным предпринимателю по умолчанию.

### **Статья 15. Дополнительные условия лицензии на деятельность**

К лицензии на деятельность прилагаются следующие дополнительные условия:

- 1) в лицензии на деятельность, указанной в пункте 4 части 1 статьи 12 данного закона, отмечают разрешённый вид технического обслуживания или ремонта, которым может быть техническое обслуживание или ремонт пассажирских или грузовых вагонов, устройств автоматического тормоза, устройств автоматического сцепления, колёсных пар, подшипника качения колёсных пар или прочего;
- 2) в лицензии на деятельность, указанной в пункте 5 части 1 статьи 12 данного закона, отмечают разрешённый вид железнодорожного подвижного состава.

### **Статья 16. Особенности приостановления действия лицензии на деятельность и признания её недействительной**

- (1) В дополнение к случаям, указанным в Законе об общей части кодекса об экономической деятельности, орган, выдавший лицензию на деятельность, может признать такую лицензию недействительной также в случае, если:
  - 1) предприниматель, которому была выдана лицензия на деятельность, указанную в пунктах 4 и 5 части 1 статьи 12 данного закона, не осуществлял такой деятельности в течение года с момента выдачи лицензии;
  - 2) предприниматель нарушает обязанности, вытекающие из международного соглашения, и из-за этого может возникнуть угроза для жизни, здоровья, имущества или окружающей среды, либо это влечёт за собой перебои в международных железнодорожных перевозках.
- (2) Департамент конкуренции может приостановить действие лицензии на деятельность на срок до шести месяцев или заново потребовать у предпринимателя данные, подтверждающие соответствие требованиям, указанным в части 1 статьи 13 данного закона, если предприниматель шесть месяцев подряд не осуществлял деятельности, отмеченной в лицензии или не начал деятельность, отмеченную в лицензии, в течение шести месяцев с момента выдачи лицензии.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта может ходатайствовать перед Департаментом конкуренции о более длительном сроке для начала деятельности, чем указанный в части 2 настоящей статьи, если в силу особенностей оказываемых им услуг деятельность невозможно начать раньше.
- (4) Департамент конкуренции может с целью обеспечения оказания услуги выдать временную лицензию на деятельность предпринимателю в сфере железнодорожного транспорта, чья лицензия на деятельность признаётся недействительной из-за невыполнения требования, указанного в пункте 8 части 1 статьи 13 данного закона.
- (5) Временная лицензия на деятельность, указанная в части 4 настоящей статьи выдаётся на срок до шести месяцев с момента признания лицензии на деятельность недействительной. В течение этого времени предприниматель в сфере железнодорожного транспорта обязан продолжить деятельность на условиях и в объёме, отмеченных во временной лицензии.

## **Раздел 2**

### **Договор страхования ответственности**

#### **Статья 17. Общие требования к договору страхования ответственности**

- (1) Предприниматель, которому была выдана лицензия на деятельность, сертификат

безопасности деятельности или сертификат участника, отвечающего за техническое обслуживание, до начала деятельности в соответствующей сфере заключает договор страхования ответственности для возмещения возможного ущерба, который может возникнуть в результате его деятельности, на следующих условиях:

- 1) страховым случаем считается нанесение прямого имущественного ущерба, а также телесных повреждений соответственно пассажирам, собственникам или владельцам железнодорожных сооружений или железнодорожного подвижного состава или третьим лицам в течение страхового периода и в связи с ведением хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре, перевозкой пассажиров, перевозкой грузов или техническим обслуживанием, ремонтом или строительством железнодорожного подвижного состава, за которое предприниматель несёт ответственность согласно правовым актам;
  - 2) минимальная страховая сумма за каждый страховой случай должна соответствовать указанному в статьях 19-21 данного закона, а в случае международных железнодорожных перевозок – указанному в Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 года, Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) или Соглашении о международном пассажирском сообщении (СМПС), если там установлена более высокая минимальная страховая сумма, чем указанная в настоящем законе;
  - 3) договор страхования ответственности должен включать в себя также требования по возмещению ущерба, нанесённого окружающей среде в результате неожиданного или непредвиденного события, при этом возмещению подлежит прямой имущественный ущерб и затраты на устранение загрязнения, а минимальная сумма возмещения данных требований должна составлять десять процентов от страховой суммы;
  - 4) в договоре страховой ответственности предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта, включающего в себя две или более деятельности, должна быть отдельно указана каждая деятельность, упомянутая в части 1 статьи 12 данного закона, вместе со страховой суммой.
- (2) Копия заключённого договора страховой ответственности незамедлительно направляется органу, выдающему лицензию на деятельность, сертификат безопасности деятельности или сертификат участника, отвечающего за техническое обслуживание.
- (3) Предприниматель должен иметь договор страховой ответственности в течение всего времени действия лицензии на деятельность, сертификата безопасности деятельности или сертификата участника, отвечающего за техническое обслуживание.

#### **Статья 18. Собственная ответственность**

- (1) По ходатайству страхователя и с согласия страховщика стороны могут в договоре страхования ответственности договориться о применении собственной ответственности.
- (2) В случае применения собственной ответственности страховщик должен возместить потерпевшему лицу нанесённый тому ущерб в полном объёме, а страхователь должен выплатить страховщику сумму собственной ответственности.
- (3) Сумма собственной ответственности не должна превышать 30 процентов от страховой суммы.

#### **Статья 19. Минимальная сумма страхования ответственности владельца железной дороги**

- (1) Владелец железной дороги должен застраховать свою ответственность не менее, чем в объёме, указанном в части 2 настоящей статьи, учитывая частоту использования

железной дороги, характер грузов, перевозимых по железной дороге, ущерб, возникший на железной дороге в предыдущий страховой период, а также другие важные факторы.

- (2) Минимальной страховой суммой за одногодичный период страхования, с учётом общей длины железной дороги, является:
  - 1) при общей длине железной дороги до 5000 метров – страховая сумма не определена и устанавливается путём соглашения между страховщиком и владельцем железной дороги;
  - 2) при общей длине железной дороги от 5001 до 10 000 метров - 191 734 евро;
  - 3) при общей длине железной дороги от 10 001 до 50 000 метров - 639 116 евро;
  - 4) при общей длине железной дороги от 51 000 метров и более - 3 195 582 евро.

#### **Статья 20. Минимальная сумма страхования ответственности предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок**

- (1) Минимальной страховой суммой предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок за одногодичный период страхования является:
  - 1) в случае осуществления железнодорожных перевозок по железной дороге общего пользования - 1 917 349 евро;
  - 2) в случае осуществления перевозки пассажиров по железной дороге необщего пользования - страховая сумма не определена и устанавливается путём соглашения между страховщиком и предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок.
- (2) Договор страхования ответственности предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок, оказывающего публичные услуги по перевозке пассажиров, должен обеспечивать не менее 639 116 евро для возмещения ущерба по требованиям пассажиров, вытекающим из нанесения им прямого имущественного ущерба и телесных повреждений.
- (3) Договор страхования ответственности предпринимателя, оказывающего услуги перевозок по железной дороге общего пользования должен включать в себя также возмещение прямого имущественного ущерба собственникам грузов и почтовых отправлений.

#### **Статья 21. Минимальная сумма страхования ответственности предпринимателя, оказывающего услуги технического обслуживания, ремонта и строительства железнодорожного подвижного состава**

Минимальная страховая сумма за одногодичный период страхования:

- 1) для предпринимателя, оказывающего услуги технического обслуживания железнодорожного подвижного состава, используемого на железной дороге общего пользования или для осуществления железнодорожных перевозок, либо выполняющего функции участника, отвечающего за техническое обслуживание - 639 116 евро;
- 2) для предпринимателя, оказывающего услуги по ремонту железнодорожного подвижного состава, используемого на железной дороге общего пользования или для осуществления железнодорожных перевозок - 639 116 евро;
- 3) для предпринимателя, оказывающего услуги строительства железнодорожного подвижного состава - 639 116 евро.

### **Раздел 3**

#### **Разрешение безопасности, сертификат безопасности деятельности и единый сертификат безопасности**

#### **Статья 22. Права, передаваемые предпринимателю, имеющему разрешение безопасности и сертификат безопасности деятельности**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может вести хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования, если помимо лицензии на деятельность, указанной в пункте 1 части 1 статьи 12 данного закона, ему было выдано разрешение безопасности.
- (2) Собственник железной дороги необщего пользования может вести хозяйственную деятельность на железной дороге необщего пользования, если ему был выдан соответствующий сертификат безопасности деятельности.
- (3) Предприниматель может оказывать услуги грузовых перевозок по железной дороге необщего пользования, если ему был выдан соответствующий сертификат безопасности деятельности или единый сертификат безопасности, согласно статье 27 данного закона.
- (4) Предприниматель может оказывать услуги по перевозке пассажиров по железной дороге необщего пользования, если ему был выдан соответствующий сертификат безопасности деятельности или единый сертификат безопасности, согласно статье 27 данного закона.
- (5) Разрешение безопасности подтверждает, что система управления безопасностью, процедуры и условия предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, необходимые для безопасного проектирования, обслуживания и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры, а также систем управления движением и сигнализации, соответствуют требованиям данного закона и изданным на его основании правовым актам.
- (6) Сертификат безопасности деятельности выдаётся предпринимателю, чья железнодорожная инфраструктура, организация железнодорожного движения или железнодорожный подвижной состав и персонал соответствуют требованиям данного закона и изданным на его основании правовым актам, а также если предприниматель в состоянии выполнить требования железнодорожной безопасности.
- (7) Решения касательно выдачи, изменения и обновления разрешений безопасности и сертификатов безопасности деятельности принимает Департамент защиты прав потребителей и технического надзора. Решение и, в случае позитивного решения, разрешение безопасности или сертификат безопасности деятельности незамедлительно направляются ходатайствующему в выбранной в ходатайстве форме.
- (8) Разрешение безопасности и сертификат безопасности деятельности действуют пять лет.

### **Статья 23. Ходатайство о выдаче, изменении и обновлении разрешения безопасности**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, желающий вести хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования, должен представить соответствующее ходатайство Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора для получения разрешения безопасности, к которому прилагаются следующие данные:
  - 1) список работников, отвечающих за безопасность и движение на железной дороге, в котором приводятся имя и фамилия, личный код или, в случае отсутствия такового, дата рождения и номер выданного работнику свидетельства о квалификации;
  - 2) список железнодорожных сооружений, которые не указаны в Регистре железнодорожного движения;
  - 3) отчёты о проверке соответствия железнодорожной инфраструктуры и организации железнодорожного движения требованиям, если они не были представлены на основании статьи 46 данного закона;
  - 4) документация по системе управления безопасностью, соответствующая

- требованиям статьи 40 данного закона;
- 5) желаемый ходатайствующим способ доставки решения;
  - 6) данные об оплате государственной пошлины.
- (2) Ходатайство об обновлении разрешения безопасности необходимо представить не менее чем за три месяца до окончания действия разрешения безопасности. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может продлить срок действия разрешения безопасности на период рассмотрения ходатайства до окончания такого рассмотрения.
- (3) К ходатайству об обновлении разрешения безопасности прилагаются данные об оплате государственной пошлины, а также данные и документы, указанные в пунктах 1-5 части 1 настоящей статьи, если содержащиеся в них данные изменились, указав на изменения по сравнению с ранее представленными данными.
- (4) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры вносит изменения в подсистемы железнодорожной инфраструктуры, сигнализации или электроснабжения либо в принципы их работы или обслуживания, то предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры незамедлительно представляет Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора ходатайство об изменении разрешения безопасности вместе с данными и документами, демонстрирующими изменения.
- (5) В случае изменения правовых рамок железнодорожной безопасности Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право потребовать у предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры дополнительные данные в связи с изменившимися требованиями, а также, в случае необходимости, внести изменения в разрешение безопасности.
- (6) При представлении ходатайства о выдаче, изменении или обновлении разрешения безопасности уплачивается государственная пошлина в размере, указанном в Законе о государственной пошлине, кроме случая, указанного в части 5 настоящей статьи.

#### **Статья 24. Ходатайство о выдаче, изменении и обновлении сертификата безопасности деятельности**

- (1) Владелец железной дороги, желающий вести хозяйственную деятельность на железной дороге необщего пользования, должен представить соответствующее ходатайство Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора для получения сертификата безопасности деятельности, к которому прилагаются следующие данные:
- 1) список работников, отвечающих за безопасность и движение на железной дороге, в котором приводятся имя и фамилия, личный код или, в случае отсутствия такового, дата рождения и номер выданного работнику свидетельства о квалификации;
  - 2) список железнодорожных сооружений, которые не указаны в Регистре железнодорожного движения;
  - 3) отчёты о проверке соответствия железнодорожной инфраструктуры и организации железнодорожного движения требованиям, если они не были представлены на основании статьи 46 данного закона;
  - 4) документация по системе управления безопасностью, соответствующая требованиям статьи 40 данного закона;
  - 5) желаемый ходатайствующим способ доставки решения;
  - 6) данные об оплате государственной пошлины.
- (2) Предприниматель, желающий оказывать услуги перевозки грузов или пассажиров по железной дороге необщего пользования, у которого нет единого сертификата

безопасности, согласно статье 27 данного закона, должен представить соответствующее ходатайство Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора для получения сертификата безопасности деятельности, к которому прилагаются следующие данные:

- 1) список машинистов локомотива предпринимателя, в котором приводятся имя и фамилия; личный код или, в случае отсутствия такового, дата рождения; а также данные выданного машинисту локомотива водительского удостоверения, включая номер удостоверения, тип локомотива, которым машинист имеет право управлять; орган, выдавший удостоверение, место и число выдачи;
  - 2) список помощников машиниста локомотива предпринимателя, в котором приводятся имя и фамилия помощника машиниста, локомотива личный код или, в случае отсутствия такового, дата рождения и номер выданного помощнику машиниста локомотива свидетельства о квалификации;
  - 3) вид, подвид, код в Регистре железнодорожного движения, завод изготовителя и год выпуска железнодорожного подвижного состава, который предприниматель собирается использовать для оказания услуг перевозки грузов или пассажиров;
  - 4) желаемый ходатайствующим способ доставки решения;
  - 5) данные об оплате государственной пошлины.
- (3) Ходатайство об обновлении сертификата безопасности деятельности необходимо представить не менее чем за три месяца до окончания действия сертификата безопасности деятельности. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может продлить срок действия сертификата безопасности деятельности на период рассмотрения ходатайства до окончания такого рассмотрения.
- (4) К ходатайству об обновлении сертификата безопасности деятельности прилагают данные об оплате государственной пошлины, а также данные и документы, указанные в части 1 и пунктах 1-2 части 2 настоящей статьи, если содержащиеся в них данные изменились, указав на изменения по сравнению с ранее представленными данными.
- (5) В случае изменений в объеме деятельности предпринимателя, принципах работы или обслуживания железнодорожной инфраструктуры предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры незамедлительно представляет Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора ходатайство об изменении сертификата безопасности деятельности вместе с данными и документами, демонстрирующими изменения.
- (6) При представлении ходатайства о выдаче, изменении или обновлении сертификата безопасности деятельности уплачивается государственная пошлина в размере, указанном в Законе о государственной пошлине.

### **Статья 25. Выдача, изменение и обновление разрешения безопасности и сертификата безопасности деятельности**

- (1) Прежде чем выдать, изменить или обновить разрешение безопасности Департамент защиты прав потребителей и технического надзора проверяет соответствие системы управления безопасностью предпринимателя требованиям, а также верность представленных в соответствии с частью 1 статьи 23 данного закона данных и документов, при этом Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право в обоснованных случаях требовать, чтобы предприниматель заказал техническую экспертизу железнодорожного у эксперта, имеющего соответствующую компетенцию.
- (2) Прежде чем выдать, изменить или обновить сертификат безопасности деятельности владельцу железной дороги, желающему вести хозяйственную деятельность на железной дороге необщего пользования, Департамент защиты прав потребителей и

технического надзора проверяет верность представленных в соответствии с частью 1 статьи 24 данного закона данных и документов, при этом Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право в обоснованных случаях требовать, чтобы предприниматель заказал техническую экспертизу железнодорожного сооружения у эксперта, имеющего соответствующую компетенцию.

- (3) Прежде чем выдать, изменить или обновить сертификат безопасности деятельности предпринимателю, желающему оказывать услуги перевозки грузов или пассажиров по железной дороге необщего пользования, Департамент защиты прав потребителей и технического надзора проверяет верность представленных в соответствии с частью 2 статьи 24 данного закона документов, при этом Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право в обоснованных случаях требовать, чтобы предприниматель заказал техническую экспертизу железнодорожного подвижного состава у эксперта, имеющего соответствующую компетенцию.
- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора выдаёт, изменяет или обновляет разрешение безопасности и сертификат безопасности деятельности в течение 30 дней с момента получения ходатайства и соответствующих требованиям документов. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может в обоснованных случаях продлить срок рассмотрения ходатайства до 30 дней для проверки верности представленных на основании частей 1-3 настоящей статьи документов, оповестив ходатайствующего о таком продлении срока рассмотрения. Ходатайствующий должен представить Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора дополнительную информацию в установленный срок.
- (5) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора незамедлительно, но не позднее, чем в течение двух недель оповещает Департамент железных дорог о принятии решения касательно выдачи, изменения или обновления разрешения безопасности, а также признании разрешения безопасности недействительным, согласно части 4 статьи 26 данного закона. В оповещении отмечаются следующие данные:
  - 1) наименование и адрес предпринимателя;
  - 2) дата принятия решения;
  - 3) объём и срок действия разрешения;
  - 4) в случае признания разрешения недействительным – причина такого решения.
- (6) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора незамедлительно оповещает о принятии решения касательно выдачи, изменения или обновления разрешения безопасности или сертификата безопасности деятельности, а также об отказе или признании его недействительным, согласно статье 26 данного закона, Департамент конкуренции.
- (7) Порядок ходатайства и выдачи разрешения безопасности и сертификата безопасности деятельности устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

#### **Статья 26. Отказ от выдачи разрешения безопасности и сертификата безопасности деятельности и признание их недействительными**

- (1) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора отказывается от выдачи, изменения или обновления разрешения безопасности, если:
  - 1) система управления безопасностью предпринимателя не соответствует требованиям данного закона;
  - 2) железнодорожная инфраструктура, организация железнодорожного движения или персонал предпринимателя не соответствует установленным требованиям;
  - 3) предприниматель не в состоянии выполнить требования железнодорожной безопасности;

- 4) предприниматель в процессе рассмотрения ходатайства представил неверные или неполные данные.
- (2) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора отказывается от выдачи, изменения или обновления сертификата безопасности деятельности:
  - 1) если ведение хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре, железнодорожный подвижной состав или персонал предпринимателя не соответствует установленным требованиям;
  - 2) в случаях, названных в пунктах 3 и 4 части 1 настоящей статьи.
- (3) Помимо указанных в части 2 настоящей статьи обстоятельств Департамент защиты прав потребителей и технического надзора отказывается от выдачи, изменения или обновления сертификата безопасности деятельности, если предприниматель не заключил соответствующего требованиям договора страхования ответственности.
- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право признать разрешение безопасности или сертификат безопасности деятельности недействительным, если:
  - 1) железнодорожная инфраструктура, организация железнодорожного движения, железнодорожный подвижной состав или персонал предпринимателя не соответствует установленным требованиям;
  - 2) предприниматель неоднократно нарушил требования данного закона.

#### **Статья 27. Единый сертификат безопасности**

- (1) Для оказания услуг перевозки грузов или пассажиров по железной дороге общего пользования предприниматель в сфере железнодорожных перевозок должен иметь действующий единый сертификат безопасности.
- (2) Единый сертификат безопасности выдаётся предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок, имеющему систему управления безопасностью, соответствующую требованиям настоящего закона, и способному осуществлять безопасную деятельность в запланированном регионе.
- (3) В едином сертификате безопасности обозначается вид регулируемой деятельности, объём и регион деятельности. Также в едином сертификате безопасности обозначают находящиеся в собственности предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок железнодорожные ветки, если их использование регулируется системой управления безопасностью предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок.
- (4) Под видом деятельности понимают перевозку пассажиров, грузов или только услугу формирования и маневрирования поездов; объём деятельности измеряется числом пассажиров, или объёмом грузовых перевозок, или предполагаемым размером соответствующего предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок, который определяется по числу работников железнодорожного сектора; а регион деятельности означает железнодорожную сеть или сети в одном или нескольких государствах-членах, где предприниматель в сфере железнодорожных перевозок собирается вести свою деятельность.
- (5) Единый сертификат безопасности действует пять лет, и изменения в него вносятся на основании ходатайства предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок полностью или частично, если изменяется вид или объём деятельности.
- (6) Действия, связанные с единым сертификатом безопасности осуществляются через общий контактный пункт, указанный в статье 12 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/796 об Агентстве Европейского союза по железным дорогам и отменяющего Регламент (ЕС) № 881/2004 (Официальный журнал

Европейского Союза L 138, 26.05.2016, стр. 1–43).

- (7) Единый сертификат безопасности действует без необходимости расширения региона деятельности также и в соседнем государстве, если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок едет на станцию, близкую к границе соседнего государства с такой же железнодорожной сетью и правилами эксплуатации, и данная ситуация оговорена Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора и органом безопасности соответствующего государства в индивидуальном порядке либо в соглашении.
- (8) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок из страны третьего мира, не имеющий единого сертификата безопасности, может въехать на пограничные станции Эстонии при условии, что уровень безопасности обеспечен следующим:
  - 1) между Эстонией и страной третьего мира, являющейся соседним государством, имеется действующее международное соглашение; или
  - 2) между предпринимателем из страны третьего мира и предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок или предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, имеющим единый сертификат безопасности или разрешение безопасности для ведения деятельности в данной железнодорожной сети, имеется соответствующее соглашение, и аспекты безопасности такого соглашения отражены в системе управления безопасностью предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок или предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры.
- (9) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок не позднее, чем за два месяца до начала новой деятельности в сфере железнодорожных перевозок уведомляет об этом Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, чтобы последний мог осуществить надзор.
- (10) Собственник единого сертификата безопасности незамедлительно оповещает Департамент защиты прав потребителей и технического надзора о существенных изменениях в деятельности в сфере железнодорожных перевозок, типах железнодорожного подвижного состава или категориях работников.
- (11) При рассмотрении ходатайства о получении единого сертификата безопасности, помимо требований, названных в статьях 28-34 данного закона, следуют также принципам вынесения решения, указанным в Исполнительном регламенте Комиссии Европейского Союза № 2018/763, учреждающим практические меры по выдаче единых сертификатов безопасности железнодорожным предприятиям согласно Директиве Европейского парламента и Совета № 2016/798, и отменяющим Регламент Комиссии Европейского Союза № 653/2007 (Официальный журнал Европейского Союза L 129, 25.05.2018, стр. 49–67), а также в статье 18 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798 о безопасности на железнодорожном транспорте (Официальный журнал Европейского союза L 138, 26.05.2016, стр. 102–149).

#### **Статья 28. Орган выдачи единых сертификатов безопасности и пошлины**

- (1) Предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок, регион деятельности которого находится в одном или нескольких государствах-членах, единый сертификат безопасности выдаёт Департамент железных дорог.
- (2) При выдаче, обновлении и изменении единого сертификата безопасности Департаментом железных дорог выплаты производятся согласно условиям, указанным в Исполнительном регламенте Комиссии Европейского Союза № 2018/764 о сборах и платежах, подлежащих уплате Железнодорожному агентству Европейского Союза, и условиям этих платежей (Официальный журнал Европейского Союза L 129, 25.05.2018,

стр. 68–72).

- (3) Предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок, регион деятельности которого ограничивается территорией Эстонской Республики, единый сертификат безопасности, на основании ходатайства предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок, может выдать Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (4) При выдаче, обновлении и изменении единого сертификата безопасности Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора, необходимо уплатить государственную пошлину с размере, установленном в Законе о государственных пошлинах.

### **Статья 29. Выдача единого сертификата безопасности Департаментом железных дорог**

- (1) Предприниматель, желающий осуществлять железнодорожные перевозки по железной дороге, должен вместе с ходатайством о получении единого сертификата безопасности представить документы, подтверждающие следующее:
  - 1) предприниматель в сфере железнодорожных перевозок установил свою систему управления безопасностью в согласии со статьёй 40 данного закона, и она соответствует условиям взаимодействия, установленных в технических характеристиках; общих мерах безопасности, согласно статье 6 Директивы 2016/798 Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798 (далее по тексту *общие меры безопасности*); и общих целях безопасности, согласно статье 7 той же Директивы (далее по тексту *общие цели безопасности*); а также в других применимых в данном случае правовых актах, что даёт возможность провести оценку рисков и предложить услуги безопасных железнодорожных перевозок в железнодорожной сети;
  - 2) предприниматель в сфере железнодорожных перевозок выполняет внутригосударственные правила.
- (2) В общих мерах безопасности описано, каким образом производится оценка уровней безопасности, а также достижение целей и соответствие требованиям безопасности. Общие цели безопасности содержат минимальные уровни безопасности, которые необходимо достичь в железнодорожной системе в целом и в отдельных частях железнодорожной системы Европейского Союза, если это осуществимо.
- (3) Департамент железных дорог:
  - 1) оценивает, подтверждают ли представленные совместно с указанным в части 1 настоящей статьи ходатайством документы выполнение требований, указанных в пункте 1 той же части;
  - 2) незамедлительно передаёт документы, указанные в пункте 2 части 1 настоящей статьи, для оценки Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора, если запланированный регион деятельности находится в Эстонии.
- (4) В рамках указанных в части 3 настоящей статьи оценок Департамент железных дорог и Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеют право проводить контроли и аудиторские проверки в местонахождении предпринимателя, а также потребовать представления необходимой дополнительной информации. Департамент железных дорог и Департамент защиты прав потребителей и технического надзора согласовывают между собой организацию таких посещений, контролей и аудиторских проверок.
- (5) В течение одного месяца с момента получения ходатайства о получении единого сертификата безопасности Департамент железных дорог сообщает предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок, являются ли представленные им документы полными, или требует представить необходимую дополнительную информацию,

назначив для этого разумный срок. В целях оценки полноты, уместности и соответствия документов Департамент железных дорог может самостоятельно произвести оценку также и документов, названных в пункте 2 части 1 настоящей статьи, и полностью берёт в расчёт все оценки, произведённые в соответствии с частью 3.

- (6) Департамент железных дорог выдаёт единый сертификат безопасности или оставляет ходатайство о получении единого сертификата безопасности без удовлетворения не позднее, чем по истечении четырёх месяцев после получения от ходатайствующего требуемой информации. В случае, если Департамент железных дорог не рассмотрит ходатайство в срок, то единый сертификат безопасности не будет по истечении такого срока считаться выданным предпринимателю по умолчанию.
- (7) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок, которому Департамент железных дорог выдал единый сертификат безопасности, желает расширить свой регион деятельности, или если на основании статьи 30 данного закона ему уже был выдан единый сертификат безопасности, и он желает расширить регион своей деятельности в другое государство-член, то он представляет ходатайство и дополняет указанную в части 1 настоящей статьи документацию соответствующими документами о дополнительном регионе деятельности.
- (8) Департамент железных дорог незамедлительно, но не позднее чем в течение двух недель уведомляет компетентные государственные органы безопасности о выдаче, обновлении, изменении единого сертификата безопасности или о признании его недействительным. В уведомлении отмечаются следующие данные:
  - 1) наименование и адрес предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок;
  - 2) дата выдачи единого сертификата безопасности;
  - 3) вид и объём деятельности;
  - 4) срок действия и регион деятельности единого сертификата безопасности;
  - 5) в случае признания единого сертификата безопасности недействительным – причина принятия такого решения.

### **Статья 30. Выдача единого сертификата безопасности Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора**

- (1) В случаях, изложенных в части 3 статьи 28 данного закона, ходатайствующий представляет Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора ходатайство вместе с указанными в части 1 статьи 29 документами и данными об уплате государственной пошлины.
- (2) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора оценивает, подтверждают ли представленные совместно с указанным в части 1 настоящей статьи ходатайством документы выполнение требований, изложенных в части 1 статьи 29.
- (3) В рамках указанного в части 2 настоящей статьи оценки Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право проводить контроль и аудиторские проверки в местонахождении предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок.
- (4) В течение одного месяца с момента получения ходатайства от ходатайствующего Департамент защиты прав потребителей и технического надзора сообщает ходатайствующему, являются ли представленные им документы полными, и, в случае необходимости, требует представить необходимую дополнительную информацию, назначив для этого разумный срок.
- (5) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок, которому Департамент защиты прав потребителей и технического надзора выдал единый сертификат безопасности, желает расширить свой регион деятельности в Эстонии, то он

дополнительно представляет требуемые в соответствии с частью 1 статьи 29 данного закона соответствующие документы о дополнительном регионе деятельности, а также представляет соответствующее ходатайство, в случае удовлетворения которого Департамент защиты прав потребителей и технического надзора выдаёт обновлённый единый сертификат безопасности.

- (6) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора выдаёт единый сертификат безопасности или оставляет ходатайство о получении единого сертификата безопасности без удовлетворения не позднее, чем по истечении четырёх месяцев после получения от ходатайствующего всей требуемой информации. В случае, если Департамент защиты прав потребителей и технического надзора не рассмотрит ходатайство в срок, то единый сертификат безопасности не будет по истечении такого срока считаться выданным предпринимателю по умолчанию.
- (7) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора незамедлительно, но не позднее чем в течение двух недель направляет информацию касательно выданных единых сертификатов безопасности, указанную в части 8 статьи 29 данного закона, Департаменту железных дорог.

### **Статья 31. Изменение и обновление единого сертификата безопасности**

- (1) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок желает внести существенные изменения в вид или объём деятельности, то он представляет органу, выдавшему единый сертификат безопасности, ходатайство об изменении сертификата.
- (2) К названному в части 1 настоящей статьи ходатайству прилагаются документы, указанные в части 1 статьи 29 данного закона, которые отражают изменения вида или объёма деятельности.
- (3) Ходатайство об обновлении единого сертификата безопасности необходимо представить не позднее чем за четыре месяца до окончания действия единого сертификата безопасности.
- (4) К ходатайству, упомянутому в части 3 настоящей статьи, прилагаются указанные в части 1 настоящей статьи документы, если содержащиеся в них данные изменились, указав на изменения по сравнению с ранее представленными данными.
- (5) К изменению и обновлению единого сертификата безопасности, а также к указанному в части 6 настоящей статьи производству применяется порядок рассмотрения, установленный в статьях 29 и 30 данного закона.
- (6) В случае существенных изменений правовых рамок в сфере безопасности, орган, выдавший единый сертификат безопасности, имеет право пересмотреть единый сертификат безопасности и потребовать представления документов, отражающих изменившиеся обстоятельства, для внесения изменений в единый сертификат безопасности.

### **Статья 32. Внесения ограничений в единый сертификат безопасности и признание его недействительным**

- (1) Если, по мнению Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, собственник единого сертификата безопасности, выданного Департаментом железных дорог, больше не соответствует условиям выдачи сертификата, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора делает Департаменту железных дорог предложение внести ограничения в единый сертификат безопасности или признать его недействительным.

- (2) Если, по мнению Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, собственник выданного им единого сертификата безопасности больше не соответствует условиям выдачи сертификата, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может внести ограничения в единый сертификат безопасности или признать его недействительным.
- (3) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора незамедлительно уведомляет Департамент железных дорог о внесении ограничений в единый сертификат безопасности или признании его недействительным, на основании части 2 настоящей статьи.
- (4) Собственник единого сертификата безопасности, в чей сертификат были на основании частей 1 и 2 настоящей статьи внесены ограничения, или чей сертификат был признан недействительным, может представить жалобу, следуя установленному в частях 3 и 4 статьи 33 данного закона.

### **Статья 33. Производство по рассмотрению возражения в части единого сертификата безопасности**

- (1) В случае, если Департамент железных дорог не согласен с результатами оценки, произведённой Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора, в соответствии с пунктом 2 части 3 статьи 29 данного закона, то стороны ведут сотрудничество, чтобы достичь соглашения в части подходящих им обоим результатов оценки, а также, в случае необходимости, привлекают ходатайствующего о получении единого сертификата безопасности.
- (2) Если в указанном в части 1 настоящей статьи случае сторонам не удаётся достичь удовлетворяющего их обоих соглашения в течение одного месяца с момента оглашения несогласия Департамента железных дорог, то Департамент железных дорог принимает решение о выдаче единого сертификата безопасности, за исключением случая, когда Департамент защиты прав потребителей и технического надзора направил вопрос о несогласии Департамента железных дорог с оценкой для разрешения в Апелляционную палату, созданную на основании статьи 55 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/796.
- (3) Ходатайствующий о получении единого сертификата безопасности может в течение одного месяца с момента получения решения об отказе от выдачи единого сертификата безопасности ходатайствовать о пересмотрении решения со стороны соответственно Департамента железных дорог или Департамента защиты прав потребителей и технического надзора. Департамент железных дорог или Департамент защиты прав потребителей и технического надзора в течение двух месяцев с момента получения ходатайства принимает решение о неудовлетворении ходатайства либо о признании своего решения недействительным.
- (4) В случае, если Департамент железных дорог принимает решение не удовлетворять представленное на основании части 3 настоящей статьи ходатайство, то ходатайствующий о получении единого сертификата безопасности может представить жалобу в Апелляционную палату, созданную на основании статьи 55 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/796.
- (5) В случае, если Департамент защиты прав потребителей и технического надзора принимает решение не удовлетворять представленное на основании части 3 настоящей статьи ходатайство, то ходатайствующий о получении единого сертификата безопасности может представить жалобу в административный суд.

### **Статья 34. Сотрудничество с целью оптимизации производства выдачи единых**

## **сертификатов безопасности**

С целью оптимизации производства выдачи единых сертификатов безопасности Департамент защиты прав потребителей и технического надзора заключает договора о сотрудничестве с Департаментом железных дорог и государственными органами безопасности других государств-членов, в соответствии со статьёй 11 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798 и статьёй 76 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/796.

### **Глава 4**

## **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ**

### **Раздел 1**

#### **Обеспечение безопасности железнодорожного движения**

#### **Статья 35. Обеспечение безопасности**

- (1) Эксплуатация используемых на железной дороге устройств, железнодорожного подвижного состава, узкоколейной железной дороги и железнодорожной инфраструктуры вместе с необходимыми для её работы сооружениями, а также организация железнодорожного движения, маневровых работ и железнодорожных перевозок должны обеспечивать железнодорожную безопасность.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры и иной собственник или владелец железнодорожной инфраструктуры обязан обеспечивать безопасность движения по своей железнодорожной инфраструктуре и содержать её в обеспечивающем железнодорожную безопасность рабочем состоянии.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок и иной собственник или владелец железнодорожного подвижного состава обязан при осуществлении железнодорожных перевозок обеспечивать железнодорожную безопасность, а также соответствие используемого железнодорожного подвижного состава действующим требованиям безопасности, обслуживания и прочим.
- (4) Для обеспечения упомянутой в части 1 настоящей статьи железнодорожной безопасности и исходя из требований статьи 8 и Приложения II Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798, ответственный за сферу министр своим постановлением устанавливает правила технической эксплуатации, которые содержат в себе внутригосударственные технические требования и требования по эксплуатации железнодорожной инфраструктуры, узкоколейной железной дороги и железнодорожного подвижного состава, а также требования касательно железнодорожного движения, содержания железной дороги в исправности и железнодорожных перевозок.
- (5) Для обеспечения безопасности железнодорожного движения предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры либо собственник или владелец железнодорожной инфраструктуры устанавливает скоростные ограничения. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право сделать предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры предписание для изменения скоростных ограничений, если установленные скоростные ограничения не обеспечивают железнодорожную безопасность или являются необоснованными.
- (6) Не допускается необоснованное препятствование железнодорожному движению, также не допускается расположение на железной дороге предметов, которые могут помешать железнодорожному движению. Также не разрешается посадка на движущийся поезд или сход с него, проезд на подножке вагона, крыше поезда, сцепке или проезд в ином не предназначенном для этого месте, самовольная остановка поезда или проезд без

разрешения в грузовом вагоне.

### **Статья 36. Работники, ответственные за железнодорожную безопасность и железнодорожное движение**

- (1) Работниками, ответственными за железнодорожную безопасность и железнодорожное движение, предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры являются составитель поездов, надсмотрщик за вагонами, регулировщик скорости вагонов, поездной и манёвренный диспетчер, дежурный по станции, организатор железнодорожного движения, механик устройств безопасности и связи, монтажник, стрелочник, дорожный монтажник и дорожный мастер, проводник грузового поезда и сигналист.
- (2) Указанные в части 1 настоящей статьи работники должны иметь соответствующую компетенцию, подтверждённую необходимой квалификацией в значении Закона о профессии, которая выдаётся лицу на пять лет.
- (3) На перечисленных в части 1 настоящей статьи должностях могут работать также и лица, получившие профессиональную квалификацию в иностранном государстве, если их профессиональная квалификация была признаны на основании Закона о признании профессиональной квалификации иностранного государства. Компетентным органом в значении части 2 статьи 7 Закона о признании профессиональной квалификации иностранного государства является Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (4) Собственник или владелец железнодорожного сооружения, который не является предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, должен назначить компетентное лицо, имеющее квалификацию инженера железных дорог, железнодорожного механика или механика устройств безопасности железных дорог, и ответственное за железнодорожную безопасность.
- (5) Собственник или владелец железнодорожного сооружения может назначить ответственное за железнодорожную безопасность компетентное лицо, указанное в части 4 настоящей статьи, заключив договор с предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, в котором предусматривается также порядок обеспечения безопасности и обслуживания железнодорожного сооружения, а также стороны, несущие расходы.

### **Статья 37. Требования к здоровью работников железной дороги**

- (1) Зрение, слух, психологическая подготовка и общее состояние здоровья машиниста локомотива, помощника машиниста локомотива и проводника пассажирского поезда, составителя поездов, надсмотрщика за вагонами, регулировщика скорости вагонов, поездного и манёвренного диспетчера, дежурного по станции, организатора железнодорожного движения, механика устройств безопасности и связи, монтажника, стрелочника, дорожного монтажника и дорожного мастера, проводника грузового поезда и сигналиста (далее по тексту совместно *работники железной дороги*) должны соответствовать уровню, позволяющему работнику железной дороги безопасным образом выполнять свои служебные обязанности, что подтверждает пройденный контроль здоровья.
- (2) Контроль здоровья работника железной дороги проводит врач по гигиене труда, привлекая, в случае необходимости, врачей-специалистов.
- (3) Предварительный приступлению к работе контроль здоровья необходимо пройти не позже, чем за три месяца до приступления работника железной дороги к работе.

- (4) Периодический контроль здоровья необходимо проходить:
  - 1) в возрасте до 40 лет – через каждые пять лет;
  - 2) в возрасте от 41 до 62 лет – через каждые три года;
  - 3) в возрасте старше 62 лет – один раз в год.
- (5) Машинист локомотива и помощник машиниста локомотива должны проходить контроль здоровья:
  - 1) в возрасте до 55 лет – не реже чем через каждые три года;
  - 2) в возрасте старше 55 лет – один раз в год;
- (6) По решению осуществляющего контроль здоровья конкретный работник железной дороги должен, учитывая особенности его здоровья, проходить периодический контроль здоровья чаще установленного в частях 4 и 5 настоящей статьи.
- (7) Работодатель направляет работника железной дороги на дополнительный контроль здоровья, если:
  - 1) у него есть повод полагать, что физическое или психическое состояние здоровья работника не позволяет выполнять служебные обязанности безопасным образом;
  - 2) у него есть подозрение, что работник употребляет наркотики или психотропные лекарственные средства, или что у работника имеются признаки алкогольной зависимости;
  - 3) с работником произошёл несчастный случай на производстве, или работник отсутствовал на рабочем месте после несчастного случая, связанного с людьми;
  - 4) работник по причинам здоровья отсутствовал на рабочем месте более 30 дней;
  - 5) работник был отстранён от работы по причинам, связанным с безопасностью, и желает вернуться на работу.
- (8) Требования к зрению, слуху и психологической подготовке работника железной дороги; общие требования к его здоровью; медицинские обследования, требуемые в процессе контроля здоровья перед приступлением к работе и периодического контроля здоровья, устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

### **Статья 38. Контроль за исполнением требований безопасности**

- (1) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право сделать предпринимателю в сфере железнодорожного транспорта, а также другим владельцам железнодорожной инфраструктуры или железнодорожного подвижного состава предписание с требованием исполнения требований, вытекающих из данного закона, назначив для этого разумный срок.
- (2) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры не выполнит предписание Департамента защиты прав потребителей и технического надзора в назначенный срок, то департамент имеет право для осуществления ремонта и обслуживания железнодорожной инфраструктуры применить субститутивное исполнение в порядке, предусмотренным Законом о субститутивном исполнении и денежном принуждении. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право применить субститутивное исполнение без предписания, если непосредственную опасность жизни или здоровью людей или окружающей среде необходимо устранить немедленно.
- (3) В случае нарушения требований, установленных в правилах технической эксплуатации железной дороги, если такое нарушение представляет непосредственную опасность для железнодорожного движения, предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры имеет право устранить с железнодорожной инфраструктуры железнодорожный подвижной состав, несоответствующий требованиям,

установленным в правилах технической эксплуатации железной дороги, или незамедлительно принять иные вспомогательные меры для обеспечения железнодорожной безопасности.

- (4) В случае, если посредством используемого в железнодорожном движении железнодорожного подвижного состава ставят под угрозу жизнь или здоровье людей, или окружающую среду, или используемый в железнодорожном движении железнодорожный подвижной состав не зарегистрирован, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право сделать предпринимателю в сфере железнодорожного транспорта и другим владельцам железнодорожного подвижного состава предписание с требованием немедленного устранения железнодорожного подвижного состава из железнодорожного движения.
- (5) В случае, если того требует опасность жизни или здоровью людей либо окружающей среде, Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может приостановить железнодорожное движение в объёме, необходимом для предотвращения опасности.
- (6) Ущерб, возникший вследствие применения частей 3-5 настоящей статьи предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок и владельцу железнодорожного подвижного состава, не возмещается.
- (7) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора каждый год 30 сентября публикует на своей веб-странице и направляет Департаменту железных дорог годовой отчёт, в котором указывают:
  - 1) обзор развития железнодорожной безопасности в течение предыдущего календарного года;
  - 2) резюме показателей безопасности, указанных в статье 45 данного закона, а также развития выдачи сертификатов и разрешений безопасности;
  - 3) важнейшие изменения в правовых актах, регулирующих железнодорожную безопасность;
  - 4) результаты надзора за предпринимателями в сфере железнодорожного транспорта, а также число и результаты, связанных с ним контролей и аудиторских проверок;
  - 5) обзор сделанных на основании части 8 статьи 42 данного закона исключений, в связи с сертификацией участника, отвечающего за техническое обслуживание;
  - 6) резюме опыта применения предпринимателями в сфере железнодорожного транспорта общих методов безопасности.
- (8) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора как орган безопасности должен вести сотрудничество с другими органами безопасности Европейского Союза и обмениваться с ними своими мнениями и опытами рабочей практики. Сотрудничество включает в себя, как минимум, производства, связанные с выдачей сертификатов безопасности и, в случае пограничной железнодорожной инфраструктуры, разрешений безопасности, а также содействие международному железнодорожному движению и его координирование.

### **Статья 39. Применение способов оценки и снижения рисков**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта организует оценку рисков и с целью обеспечения безопасности применяет способы снижения рисков, предусмотренные в общих методах безопасности, ведя, в случае необходимости, сотрудничество с другими предпринимателями в сфере железнодорожного транспорта.
- (2) При необходимости предприниматель в сфере железнодорожного транспорта договаривается, на основании договора о применении способов снижения рисков,

указанных в части 1 настоящей статьи, с лицами, указанными в части 3 настоящей статьи, которые могут повлиять на безопасную работу железнодорожной системы. Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта обеспечивает применение способов снижения рисков своими подрядчиками, применяя общие методы безопасности, установленные в пункте «с» части 1 статьи 6 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798, а также обеспечивает их наличие в договорах, которые необходимо опубликовать по требованию Департамента железных дорог или Департамента защиты прав потребителей и технического надзора.

- (3) Без ущерба для положений ответственности предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта, указанной в частях 1 и 2 настоящей статьи, участник, отвечающий за техническое обслуживание и все другие лица, которые могут оказать влияние на безопасную работу железнодорожной системы, осуществляют следующие действия:
  - 1) применяют необходимые меры снижения рисков и, при необходимости, ведут сотрудничество с другими участниками;
  - 2) обеспечивают соответствие поставляемых ими подсистем, принадлежностей, устройств и услуг требованиям и условиям пользования таким образом, чтобы предприниматель в сфере железнодорожного транспорта смог их безопасно использовать.
- (4) Другими лицами, оказывающими влияние на безопасную работу железнодорожной системы, указанными в части 3 настоящей статьи, являются владелец железнодорожного подвижного состава, поставщик обслуживания, поставщик услуг, а также указанные в пунктах 22-30 статьи 3 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798 производитель; грузоотправитель; грузополучатель; погрузчик; разгрузчик; предприятие, занимающееся наполнением; предприятие, занимающееся опустошением; перевозчик и организация-заказчик.
- (5) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок, предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры и лицо, указанное в части 3 настоящей статьи, обнаружившее риск или уведомлённое о риске, связанным с техническим устройством, в том числе с дефектом структурной подсистемы и ошибки проектирования или дисфункцией, осуществляет в рамках своей компетенции следующие действия:
  - 1) принимает все необходимые коррекционные меры для устранения обнаруженного риска;
  - 2) уведомляет о риске других причастных лиц, чтобы те могли дополнительно принять необходимые коррекционные меры для обеспечения неизменного уровня безопасности железнодорожной системы Союза.
- (6) В случае, если предприниматели в сфере железнодорожных перевозок обмениваются между собой железнодорожными подвижными составами, то они передают другой стороне, как минимум, следующее:
  - 1) всю информацию, связанную с безопасностью эксплуатации железнодорожного подвижного состава;
  - 2) информацию о состоянии, ранее осуществлённом обслуживании и частях журналов обслуживания, в целях отслеживания;
  - 3) информацию об отслеживании процедур погрузки и накладных.

#### **Статья 40. Система управления безопасностью предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, ведущий деятельность на железной дороге общего пользования, устанавливает на своём предприятии систему управления безопасностью и обеспечивает её применение. Система управления безопасностью документируется. В системе управления безопасностью указывается

разделение ответственности в организации.

- (2) Система управления безопасностью должна обеспечивать достижение на железной дороге, как минимум, общих целей безопасности; соответствие железнодорожной инфраструктуры требованиям безопасности, указанным в технических характеристиках взаимодействия; а также применение соответствующих частей требований безопасности и применимых внутригосударственных правил.
- (3) В процессе установки и применения системы управления безопасностью предприниматель в сфере железнодорожного транспорта учитывает вид своей деятельности, объём деятельности, регион деятельности и другие условия, с помощью которых обеспечивается управление всеми рисками, связанными с деятельностью предпринимателя, учитывая при этом риски, связанные с обслуживанием, эксплуатацией, поставкой материалов и использованием подрядчиков, в также, в случае отсутствия соответствующего внутригосударственного и международного правового регулирования, иные риски, вытекающие из деятельности других сторон, если их учёт возможен и разумен.
- (4) В системе управления безопасностью устанавливается система контроля и наблюдения, с помощью которых обеспечивается действие выданных работающим у предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта машинистам локомотива водительских удостоверений и сертификатов, а также предусматривается применение мер в случае возникновения сомнений в компетенции машиниста локомотива.
- (5) В системе управления безопасностью указывается, каким образом в случаях, оказывающих влияние на железнодорожную безопасность, обеспечивается сотрудничество между предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры и всеми действующими в данной железнодорожной инфраструктуре предпринимателями в сфере железнодорожных перевозок, а также сотрудничество со службами спасения с целью упрощения их быстрого вмешательства и любой другой привлекаемой в конкретном случае стороной. В случае пограничной железнодорожной инфраструктуры сотрудничество между предпринимателями в сфере железнодорожной инфраструктуры должно упрощать координирование и готовность со стороны служб спасения по обе стороны границы.
- (6) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта каждый год не позднее 31 мая представляет Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора отчёт о безопасности за прошедший календарный год, указав следующее:
  - 1) обзор достижения предпринимателем целей железнодорожной безопасности и результатов;
  - 2) развитие внутригосударственных показателей безопасности и общих показателей безопасности, если, по оценке предпринимателя, это необходимо указать в отчёте о безопасности;
  - 3) результаты внутреннего аудита, в которых указываются также и выявленные в его процессе недостатки и меры, принятые для устранения недостатков;
  - 4) замечания касательно узких мест или нарушений в работе железнодорожной инфраструктуры или железнодорожных перевозках, о которых, по оценке предпринимателя, необходимо уведомить Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, в том числе резюме рисков, представленное соответствующими лицами, согласно пункту 2 части 5 статьи 39 данного закона;
  - 5) отчёт о применении соответствующих общих методов безопасности.
- (7) Требования к системе управления безопасностью предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта и её применению устанавливаются ответственных за сферу

министр своим постановлением.

#### **Статья 41. Правила осуществления деятельности предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры ведёт свою хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования на основании установленных им правил осуществления деятельности. В правилах осуществления деятельности устанавливаются условия содержания железнодорожной инфраструктуры в исправности, организации железнодорожного движения и передачи железнодорожной инфраструктуры в пользование другим лицам.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры устанавливает в правилах осуществления деятельности используемый на железнодорожной инфраструктуре язык или языки общения.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры публикует правила осуществления деятельности и их изменения на своей веб-странице не позднее, чем за 45 дней до начала их применения, и уведомляет об этом Департамент защиты прав потребителей и технического надзора и Департамент конкуренции.
- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может сделать предписание об изменении правил осуществления деятельности, если они противоречат правовым актам.

#### **Статья 42. Участник, отвечающий за техническое обслуживание**

- (1) Владелец железнодорожного подвижного состава до начала использования железнодорожного подвижного состава назначает участника, отвечающего за его техническое обслуживание, который регистрируется в Регистре железнодорожного движения или ином соответствующем регистре государства-члена, на основании статьи 137 данного закона.
- (2) Участник, отвечающий за техническое обслуживание, обеспечивает исправность железнодорожного подвижного состава, за техническое обслуживание которого он отвечает. Для этого он должен установить систему технического обслуживания, соответствующую требованиям частей 2 и 3 статьи 14 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798.
- (3) Участник, ответственный за техническое обслуживание грузовых вагонов, должен соответствовать требованиям Приложения III Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798, что подтверждается соответствующим сертификатом.
- (4) Для получения упомянутого в части 3 настоящей статьи сертификата необходимо представить ходатайство в Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (5) Требования к сертификации участника, отвечающего за техническое обслуживание, а также форма ходатайства и сертификата установлены в Исполнительном регламенте Комиссии Европейского Союза № 2019/779, устанавливающим детальные положения по системе сертификации предприятий, ответственных за техническое обслуживание транспортных средств, согласно Директиве Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798 и отменяющем Регламент Комиссии Европейского Союза № 445/2011 (Официальный журнал Европейского Союза L 139I, 27.05.2019, стр. 360–389).

- (6) В случае, если участник, отвечающий за техническое обслуживание, является предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок или предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может по ходатайству предпринимателя проверить соответствие такого участника требованиям в ходе производства выдачи разрешения безопасности по статье 23 или единого сертификата безопасности по статье 27 данного закона, и подтвердить соответствие участника требованиям в указанных документах.
- (7) За представление ходатайства, указанного в частях 4 и 6 настоящей статьи, уплачивается государственная пошлина в размере, установленном в Законе о государственной пошлине.
- (8) Участнику, отвечающему за техническое обслуживание грузовых вагонов, не нужно ходатайствовать о получении указанного в части 3 настоящей статьи сертификата, если его система технического обслуживания соответствует требованиям статьи 14 Директивы (ЕС) № 2016/798 Европейского парламента и Совета, и он обслуживает:
- 1) железнодорожный подвижной состав, зарегистрированный в стране третьего мира, согласно требованиям этой страны;
  - 2) железнодорожный подвижной состав, который используется в железнодорожной сети, ширина колеи которой отличается от ширины колеи основной железнодорожной сети Европейского Союза, и касательно которого исполнение требований части 2 статьи 14 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798 обеспечено международным соглашением, заключённым со страной третьего мира;
  - 3) грузовые и пассажирские вагоны, которые используются совместно с предпринимателем из такой страны третьего мира, ширина колеи железнодорожной сети которой отличается от ширины колеи основной железнодорожной сети Европейского Союза.

#### **Статья 43. Железнодорожный переезд**

- (1) Железную дорогу можно пересекать только в предназначенном для этого и обозначенном железнодорожном переезде или железнодорожном переходе в порядке, установленном в Законе о дорожном движении. Пребывание на железной дороге в других местах запрещается.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, а также иной собственник или владелец железной дороги обязан обеспечивать содержание железнодорожного переезда и железнодорожного перехода в порядке, обозначение их средствами организации дорожного движения, а также железнодорожную безопасность на протяжении находящейся в их собственности недвижимости в порядке и на условиях, указанных в правилах технической эксплуатации железной дороги, за исключением зимнего содержания дорог, которое является обязанностью собственника дороги на протяжении всего железнодорожного переезда.
- (3) В случае, если дорога пересекается на одном и том же уровне с рельсовыми путями нескольких железных дорог, расстояние между осями путей которых составляет менее 20 метров, то территория пересечения рельсовых путей и железной дороги считается единым железнодорожным переездом, содержание в порядке, обозначение средствами организации дорожного движения и безопасность которого обязан обеспечивать предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, ведущий хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования, или в случае, если на месте железнодорожного переезда нет железной дороги общего пользования – владелец или собственник железной дороги с самым интенсивным движением.
- (4) Лицо, указанное в части 3 настоящей статьи, имеет право требовать у других

собственников или владельцев железной дороги пропорционального возмещения расходов за содержание в порядке, обозначение средствами организации дорожного движения и обеспечение безопасности железнодорожного переезда.

#### **Статья 44. Существенные ограничения и временное закрытие железнодорожного движения**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может в обоснованных случаях внести существенные ограничения в железнодорожное движение или временно закрыть его, если это неизбежно и необходимо:
  - 1) для ведения работ по обслуживанию железной дороги;
  - 2) для устранения непосредственной угрозы человеческой жизни, здоровью, имуществу или окружающей среде;
  - 3) для устранения чрезвычайной помехи движению;
  - 4) в других обоснованных и неизбежных случаях.
- (2) Временное закрытие железнодорожного движения означает отмену движения всех указанных в графике движения поездов на каком-либо промежутке железной дороги на определённый период времени, а внесение существенных ограничений в железнодорожное движение означает отмену движения, как минимум, одного предусмотренного в расписании движения пассажирского поезда или ситуацию, при которой в течение суток не удаётся обеспечить использование более трёх четвертых ниток графика, предусмотренных в графике движения.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан согласовать внесение существенных ограничений в железнодорожное движение или его временное закрытие с Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора, а также уведомить в форме, позволяющей письменное воспроизведение, всех предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок, осуществляющих железнодорожные перевозки по данной железной дороге, которые в момент внесения существенных ограничений в железнодорожное движение или его закрытия не смогут использовать выделенные им нитки графика или смогут их использовать только в ограниченном объёме или на других условиях, чем было оговорено в договоре использования железнодорожной инфраструктуры.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен незамедлительно уведомить Департамент защиты прав потребителей и технического надзора о внесении непредвиденных ограничений в железнодорожное движение или его непредвиденном закрытии, а также об их причинах.
- (5) В случае, если из-за железнодорожного движения возникает опасность человеческой жизни, здоровью либо имуществу или окружающей среде, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право сделать предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры и другим владельцам железнодорожной инфраструктуры предписание с требованием внести существенные ограничения в железнодорожное движение или закрыть его.
- (6) В случае перебоев в железнодорожном движении в результате технической неполадки или несчастного случая предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры принимает все меры для восстановления нормальных условий. Для этого он составляет план разрешения перебоев, в котором перечисляются также учреждения, которые необходимо уведомить в случае возникновения указанных в первом предложении настоящей части перебоев.
- (7) В случае, если указанные в части 6 перебои могут повлиять на пограничное железнодорожное движение, то предприниматель в сфере железнодорожной

инфраструктуры передаёт соответствующую информацию другим предпринимателям в сфере железнодорожной инфраструктуры, на чью железнодорожную сеть или движение данные перебои могут оказать влияние. Предприниматели в сфере железнодорожной инфраструктуры ведут между собой сотрудничество для восстановления нормального пограничного железнодорожного движения.

- (8) Порядок уведомления о внесении существенных ограничений в железнодорожное движение и его закрытии, а также список представляемых документов и данных и порядок их согласования устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

#### **Статья 45. Показатели безопасности**

- (1) Показатели безопасности – это данные, на основании которых оценивается развитие безопасности железных дорог и которые Департамент защиты прав потребителей и технического надзора ежегодно представляет Департаменту железных дорог.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры или иной владелец железнодорожной инфраструктуры, а также предприниматель в сфере железнодорожных перевозок или иной владелец железнодорожного подвижного состава представляет Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора необходимую информацию для составления показателей безопасности за прошедший календарный год вместе с отчётом о безопасности, указанным в части 6 статьи 40 данного закона.
- (3) Список показателей безопасности и порядок уведомления Департамента защиты прав потребителей и технического надзора и Департамента железных дорог о показателях безопасности устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

#### **Статья 46. Отчёт проверки выполнения требований**

- (1) Предприниматели в сфере железнодорожной инфраструктуры и владельцы железнодорожной инфраструктуры обязаны представлять Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора отчёт проверки выполнения требований по организации железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного движения за каждый календарный год.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта из государства-члена или страны третьего мира представляет указанный в части 1 настоящей статьи отчёт только касательно деятельности, осуществляемой в Эстонии.
- (3) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право в любой момент проверить верность данных, представленных в указанных в частях 1 и 2 настоящей статьи отчётах, и соответствие организации железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного движения требованиям, а предприниматели в сфере железнодорожного транспорта и иные владельцы железнодорожной инфраструктуры обязаны в любой момент предоставить такую возможность.
- (4) Требования к организации железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного движения, а также проверке выполнения требований безопасности железной дороги и отчётности касательно ситуации безопасности железной дороги, форме таких отчётов и срокам их представления устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

## **Раздел 2**

### **Расследования в области безопасности**

#### **Статья 47. Центр расследований в области безопасности**

- (1) Расследования в области безопасности в связи с указанными в статье 48 данного закона серьёзными авариями, несчастными случаями и инцидентами (далее по тексту *расследования в области безопасности*) проводит структурное подразделение Министерства экономики и коммуникаций, Центр расследований в области безопасности.
- (2) Центр расследований в области безопасности является независимым в ведении расследований в области безопасности и принятии связанных с ними решений и руководствуется исключительно законами и другими правовыми актами, а также обязательными для Эстонии международными договорами. Над деятельностью Центра расследований в области безопасности в части расследований в области безопасности не осуществляется служебного надзора.
- (3) Центр расследований в области безопасности имеет право привлекать экспертов и формировать комиссии для разьяснения обстоятельств, требующих специальных знаний. Эксперты и комиссия принимают участие в расследовании в области безопасности под руководством и наблюдением должностного лица, ведущего расследование в области безопасности.
- (4) Связанные с расследованием в области безопасности учреждения обязаны в рамках своей компетенции оказывать Центру расследований в области безопасности необходимое содействие.
- (5) Должностное лицо, ведущее расследование в области безопасности, обязано при исполнении своих служебных обязанностей представлять служебное удостоверение.

#### **Статья 48. Случай, оказывающий влияние на железнодорожную безопасность**

- (1) Случаями, оказывающими влияние на железнодорожную безопасность, являются серьёзная авария, несчастный случай и инцидент (далее по тексту совместно *случай, оказывающий/оказавший влияние на железнодорожную безопасность*).
- (2) Серьёзная авария в значении данного закона означает столкновение поездов или съезд с рельсов, ставший причиной человеческой смерти или вреда здоровью не менее пяти людей, или в результате которого железнодорожному подвижному составу, железнодорожной инфраструктуре или окружающей среде был, по оценке Центра расследований в области безопасности, нанесён ущерб в размере не менее двух миллионов евро, а также иные несчастные случаи с аналогичными последствиями, оказывающие явное влияние на железнодорожную безопасность.
- (3) Несчастный случай в значении данного закона означает непредумышленное или неожиданное событие или ряд событий, в результате которых возникает ущерб. Несчастные случаи делятся на следующие категории:
  - 1) столкновение поезда с другим поездом, маневрирующим железнодорожным подвижным составом или иным препятствием;
  - 2) съезд поезда с рельсов;
  - 3) несчастный случай, произошедший на железнодорожном переезде;
  - 4) наезд железнодорожного подвижного состава на человека;
  - 5) пожар в железнодорожном подвижном составе;
  - 6) иные несчастные случаи, связанные с железной дорогой.
- (4) Инцидент в значении данного закона означает событие, связанное с использованием поезда, которое не является серьёзной аварией или несчастным случаем, но которое оказывает влияние или может оказать влияние на безопасность использования железной

дороги.

- (5) Водителю, ставшему участником серьёзной аварии или несчастного случая, запрещено непосредственно после случившегося употреблять алкоголь или наркотические, психотропные или психотоксические вещества.
- (6) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры и другие владельцы железнодорожной инфраструктуры обязаны в случае, оказывающем влияние на железнодорожную безопасность, ликвидировать последствия случившегося и как можно скорее восстановить железнодорожное движение. Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры или иной собственник или владелец железной дороги должен регулярно проводить анализ эффективности осуществляемых для восстановления железнодорожного движения работ и, при необходимости, принять меры для лучшей организации работ по восстановлению железнодорожного движения.
- (7) В случае серьёзной аварии или несчастного случая задачей государства или местного самоуправления является оказание всесторонней помощи по ликвидации последствий случившегося и как можно более быстрого восстановления железнодорожного движения.
- (8) В случае перебоев в железнодорожном движении в результате случая, оказавшего влияние на железнодорожную безопасность, на более длительный срок, чем 12 часов, Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может потребовать у предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры или владельца железной дороги необщего пользования представления отчёта о причинах затраченного на восстановление железнодорожного движения времени, уместности отображённого в системе управления безопасностью плана действий и необходимых дополнительных мерах.
- (9) После серьёзной аварии предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен оказывать помощь пострадавшим, содействуя им, в первую очередь, в производстве представления претензий, согласно Регламенту Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007, без ущерба для обязанностей других сторон. Такая помощь включает в себя использование соответствующих каналов общения и психологическую поддержку пострадавшим в результате серьёзной аварии и членам их семей.

#### **Статья 49. Уведомление о случае, оказавшем влияние на железнодорожную безопасность**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, или иной владелец железной дороги, или предприниматель в сфере железнодорожных перевозок, а также получивший в процессе надзора соответствующую информацию Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, незамедлительно сообщают о случае, оказавшем влияние на железнодорожную безопасность, Центру расследований в области безопасности по средствам связи, опубликованным на их веб-странице, а затем направляют письменное уведомление о серьёзной аварии и несчастном случае в течение трёх рабочих дней с момента случившегося, представив всю имеющуюся информацию касательно случившегося.
- (2) Если уведомившему становится известна дополнительная информация о случае, упомянутом в части 1 настоящей статьи, то её необходимо незамедлительно направить Центру расследований в области безопасности по средствам связи, опубликованным на их веб-странице, а затем представить письменное уведомление о серьёзной аварии и несчастном случае в течение трёх рабочих дней с момента получения дополнительной информации.

- (3) Дополнительную информацию касательно инцидента необходимо представить в письменном виде, в форме доклада в течение трёх рабочих дней после того, как Центр исследований в области безопасности запросил такую информацию.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры или иной владелец железной дороги незамедлительно уведомляет о серьёзной аварии и несчастном случае Департамент защиты прав потребителей и технического надзора. Сначала уведомление направляется по средствам связи, опубликованным на веб-странице Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, а затем в форме письменного уведомления в течение трёх рабочих дней с момента случившегося.
- (5) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта или иной владелец железнодорожной инфраструктуры уведомляет Департамент защиты прав потребителей и технического надзора об инциденте после выяснения причин и других обстоятельств инцидента, в течение пяти рабочих дней с момента инцидента, представив Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора письменный доклад.
- (6) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта или иной собственник или владелец железнодорожной инфраструктуры обязан принять все меры для выяснения причин случая, оказавшего влияние на железнодорожную безопасность.
- (7) Порядок уведомления о случае, оказавшем влияние на железнодорожную безопасность, а также требования к форме письменного уведомления и доклада устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

#### **Статья 50. Начало расследования в области безопасности**

- (1) Основной целью расследования в области безопасности является выяснить, послужило ли причиной случая, оказавшего влияние на железнодорожную безопасность, действие, бездействие, событие, условие или их комбинация, и представить рекомендации для дальнейшего избежания подобного случая, а также улучшить железнодорожную безопасность.
- (2) Центр исследований в области безопасности немедленно начинает расследование в области безопасности в отношении серьёзной аварии.
- (3) Центр исследований в области безопасности имеет право начать расследование в области безопасности в отношении несчастного случая или инцидента, которые при определённых обстоятельствах могли послужить причиной серьёзной аварии, а также в отношении неисправности подсистемы железнодорожной системы Союза или технической неполадки компонента взаимодействия.
- (4) При принятии решения о начале расследования в области безопасности в случае, указанном в части 3 настоящей статьи, Центр исследований в области безопасности должен учитывать степень серьёзности несчастного случая или инцидента, является ли он частью серии несчастных случаев или инцидентов, которые оказывают влияние на систему в целом, а также его влияние на железнодорожную безопасность.
- (5) Центр исследований в области безопасности должен принять решение о начале расследования в отношении несчастного случая или инцидента в течение двух месяцев с момента получения информации касательно несчастного случая или инцидента.
- (6) Начиная расследование в области безопасности в отношении несчастного случая или инцидента, Центр исследований в области безопасности учитывает ходатайства, представленные органом безопасности другого государства-члена, Департаментом

защиты прав потребителей и технического надзора, предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры и предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок.

- (7) Центр расследований в области безопасности уведомляет Департамент железных дорог о решении начать расследование в области безопасности в течение одной недели с момента его принятия. В уведомлении отмечается дата события, оказавшего влияние на железнодорожную безопасность, время и место, вид случившегося, а также его последствия в случае наличия случаев смертей, ущерба здоровью и предполагаемого материального ущерба.

#### **Статья 51. Производство расследования в области безопасности**

- (1) Предприниматели в сфере железнодорожного транспорта и третьи лица обязаны, по требованию Центра расследований в области безопасности, представить находящуюся в их собственности существенную информацию.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта или иной владелец железной дороги представляет Центру расследований в области безопасности все материалы, собранные касательно серьёзных аварий и несчастных случаев, а по требованию Центра расследований в области безопасности и касательно инцидентов.
- (3) Центр расследований в области безопасности организует осмотр места происшествия в как можно более короткие сроки, чтобы предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры смог восстановить железнодорожную инфраструктуру и открыть её для движения.
- (4) Расследование в области безопасности проводится по возможности открыто. Сторонам предоставляется возможность дать объяснения, и их уведомляют о результатах расследования в области безопасности.
- (5) Предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры и предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок, Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора, Департаменту железных дорог, пострадавшим и их родственникам, владельцам повреждённого имущества, производителям, работникам и представителям пользователей железной дороги, Спасательному департаменту, Департаменту полиции и погранохраны и Инспекции окружающей среды предоставляется возможность представить соответствующую техническую и другую информацию для улучшения качества расследования в области безопасности. Центр расследований в области безопасности учитывает также разумные нужды пострадавших и их родственников и уведомляет их о ходе расследования в области безопасности.
- (6) Порядок расследования в области безопасности устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

#### **Статья 52. Процессуальные права Центра расследований в области безопасности**

- (1) Должностное лицо, ведущее расследование в области безопасности имеет право:
- 1) получить немедленный доступ к месту случая, оказавшего влияние на железнодорожную безопасность, и связанному с ним железнодорожному подвижному составу, железнодорожной инфраструктуре, а также устройствам контроля за движением и сигнализационным устройствам;
  - 2) требовать ограничения доступа посторонних лиц к месту несчастного случая и запретить перемещение, удаление и уничтожение предметов на месте происшествия;
  - 3) организовать незамедлительное составление списка доказательств и

- подконтрольное удаление обломков, железнодорожного подвижного состава, установок и компонентов инфраструктуры для исследования и анализа;
- 4) получить немедленный доступ к бортовым устройствам регистрации и другим устройствам, записывающим информацию, и их записям, а также взять их под свой контроль;
  - 5) немедленно получить в своё распоряжение результаты экспертизы трупов жертв;
  - 6) опросить связанных со случившимся работников железной дороги и других свидетелей, которые могут иметь важную с точки зрения расследования в области безопасности информацию, и потребовать подтверждения и выдачи необходимой для расследования в области безопасности информации;
  - 7) сотрудничая со следственным органом, ведущим досудебное производство по уголовному делу, получить доступ ко всей значимой информации и документам, связанным со случившимся;
  - 8) получить немедленный доступ к результатам расследования связанных со случившимся лиц;
  - 9) получить доступ к связанной со случившимся значимой информации и документам предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта, участника, отвечающего за техническое обслуживание, а также Департамента защиты прав потребителей и технического надзора.
- (2) Должностное лицо, ведущее расследование в области безопасности, имеет право сделать обязанному лицу предписание с требованием исполнения обязательств, связанных с действиями расследования в области безопасности.
- (3) Указанное в части 2 настоящей статьи предписание должно быть в письменной форме и содержать следующие данные:
- 1) дата и место составления предписания;
  - 2) суть и правовая основа предписания;
  - 3) срок исполнения предписания;
  - 4) размер принудительного денежного взыскания в случае неисполнения предписания;
  - 5) возможность, срок и порядок оспаривания решения;
  - 6) имя, фамилия и должность должностного лица, сделавшего предписание.
- (4) В случае, если обязанное лицо не исполнит предписание, указанное в части 2 настоящей статьи, то должностное лицо, ведущее расследование в области безопасности, может применить принудительное денежное взыскание в порядке Закона о субститутивном исполнении и денежном принуждении. Высший предел принудительного денежного взыскания составляет 1500 евро для физических лиц и 60 000 евро для юридических лиц.

### **Статья 53. Предупреждение безопасности**

- (1) Центр расследований в области безопасности может в ходе расследования в области безопасности сделать предупреждение безопасности, если в процессе рассмотрения случая, оказавшего влияние на железнодорожную безопасность, выяснились факты и обстоятельства, имеющие важность более, чем для одного предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры или предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок, либо для одного или более государства-члена.
- (2) Делая предупреждение безопасности, Центр расследований в области безопасности оценивает обстоятельства, оказавшие влияние на безопасность, у соответствующей части железнодорожного подвижного состава, строения железнодорожной инфраструктуры, организации железнодорожного движения, мерах обслуживания,

процессах эксплуатации, а также технических и правовых норм.

- (3) Предупреждение безопасности содержит только факты и описания и не содержит рекомендаций и оценок.
- (4) Центр расследований в области безопасности направляет предупреждение безопасности участникам процесса и Департаменту железных дорог.

#### **Статья 54. Сотрудничество с органами расследования и безопасности других государств**

- (1) В случае, если место случая, оказавшего влияние на железнодорожную безопасность, в государствах-членах невозможно определить, или если он имел место быть на границе между Эстонией и другим государством-членом или вблизи от неё, то Центр расследований в области безопасности ведёт сотрудничество с органом расследований в области безопасности другого государства-члена, чтобы достичь соглашения в части организации расследования в области безопасности либо сообща, либо со стороны только одного учреждения по расследованиям в области безопасности.
- (2) Следственные органы другого государства-члена приглашаются участвовать в расследовании в области безопасности, и им предоставляется доступ к соответствующей информации и доказательствам, если со случаем, оказавшим влияние на железнодорожную безопасность, связан учреждённый и лицензированный в данном государстве-члене предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, а также если с происшествием, оказывающим влияние на железнодорожную безопасность, связан зарегистрированный или обслуживаемый в данном государстве-члене железнодорожный подвижной состав. Со страной третьего мира о назначении ведущего расследования в области безопасности договариваются в отдельном договоре.
- (3) При необходимости и при условии, что это не нанесёт вред независимости расследования в области безопасности, Центр расследований в области безопасности может сделать запрос органам безопасности других государств-членов и Департаменту железных дорог о предоставлении специальных знаний, оказании помощи при проведении технической экспертизы и анализа, а также о предоставлении оценок.
- (4) Центр расследований в области безопасности обменивается мнениями и опытом с органами расследования других государств-членов для целей разработки общих методов расследования, выработки общих принципов для контроля за рекомендациями по безопасности и адаптацией к техническому и научному прогрессу.
- (5) Центр расследований в области безопасности участвует в программе коллегиального обзора, в соответствии со статьёй 22 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798.

#### **Статья 55. Отчёты по расследованиям в области безопасности**

- (1) Центр расследований в области безопасности составляет письменный отчёт по результатам расследования в области безопасности и незамедлительно публикует его не позднее, чем через 12 месяцев после случая, оказавшего влияние на железнодорожную безопасность.
- (2) Отчёт Центра расследований в области безопасности не содержит оценок чьей-либо вине или ответственности.
- (3) Отчёт по расследованию в области безопасности направляется всем имеющим отношение к делу предпринимателям в сфере железнодорожной инфраструктуры, предпринимателям в сфере железнодорожных перевозок, органам расследования

других государств-членов, пострадавшим и их родственникам, хозяевам и производителям имущества, которому был нанесён ущерб, Спасательному департаменту, представителям работников и пассажиров, а также Департаменту железных дорог.

- (4) Отчёт по расследованию безопасности содержит резюме, факты случившегося, данные расследования и трактовки, анализ и выводы, применимые меры, а также рекомендации, представленные Центром расследований в области безопасности в связи со случаем, оказавшем влияние на железнодорожную безопасность, в соответствии со степенью серьёзности случая.
- (5) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, а также учреждения, предприниматели и организации, на которых направлены представленные в отчёте по расследованию в области безопасности рекомендации, представляют Центру расследований в области безопасности отчёт касательно мер, принятых или планируемых к принятию на основании рекомендаций, не позднее 1 апреля следующего за публикацией отчёта по расследованию в области безопасности года. Центр расследований в области безопасности может представить копию отчёта другим учреждениям.
- (6) Центр расследований в области безопасности не позднее 30 сентября каждого года публикует на своей веб-странице годовой отчёт, в котором представляется обзор расследуемых в прошедшем календарном году случаев, оказавших влияние на железнодорожную безопасность, рекомендациях и мерах безопасности железнодорожного движения, принятых на основании рекомендаций. Копия годового отчёта направляется Департаменту железных дорог.

## **Глава 5**

### **УПРАВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ**

#### **Статья 56. Управление железнодорожным подвижным составом**

- (1) Управление железнодорожным подвижным составом, необходимым для оказания услуг по железнодорожным перевозкам, осуществляет локомотивная бригада, состоящая из двух членов – машиниста локомотива и помощника машиниста локомотива. Управление специальным транспортным средством может осуществлять машинист локомотива в одиночку.
- (2) Машинист локомотива может управлять железнодорожным подвижным составом, необходимым для оказания услуг по железнодорожным перевозкам, без помощника машиниста локомотива только в том случае, если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок или иной собственник или владелец железнодорожного подвижного состава установил правила управления железнодорожным подвижным составом без помощника машиниста локомотива, и локомотив оснащён устройством, позволяющим остановить поезд, если машинист локомотива не способен им управлять.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок или иной собственник или владелец железнодорожного подвижного состава представляет проект упомянутых в части 2 настоящей статьи правил управления железнодорожным подвижным составом вместе с анализом безопасности, составленным в соответствии с Имплементационным регламентом Европейской Комиссии № 402/2013 об общем методе безопасности для выявления и оценки рисков и об отмене Регламента (ЕС) № 352/2009 (Официальный журнал Европейского Союза L 121, 03.05.2013, стр. 8–25), тому предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры, по чьей инфраструктуре он желает осуществлять движение, а затем Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора для одобрения.

- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора отказывается от одобрения правил управления железнодорожным подвижным составом без помощника машиниста локомотива, если правила не обеспечивают безопасность управления железнодорожным подвижным составом без помощника машиниста локомотива. Правила вступают в силу после их одобрения Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора.
- (5) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право незамедлительно остановить движение железнодорожного подвижного состава, локомотивная бригада которого не состоит из машиниста локомотива и помощника машиниста локомотива, если наличие такой локомотивной бригады требуется.

### **Статья 57. Право управления железнодорожным подвижным составом**

- (1) Работать машинистом локомотива и управлять железнодорожным подвижным составом может лицо, которое:
  - 1) имеет действительное водительское удостоверение машиниста локомотива, выданное в Эстонии или в каком-либо другом государстве-члене (далее по тексту *водительское удостоверение машиниста локомотива*), которое подтверждает, что машинист локомотива соответствует требованиям, установленным в отношении состояния здоровья, образования и профессиональных навыков;
  - 2) имеет сертификат, выданный предпринимателем в сфере железнодорожного транспорта, действующим в Эстонии (далее по тексту *сертификат*), из которого видно, по какой части инфраструктуры собственнику сертификата разрешено осуществлять движение и каким железнодорожным подвижным составом ему разрешено управлять.
- (2) При управлении железнодорожным подвижным составом машинист локомотива должен иметь при себе водительское удостоверение машиниста локомотива и сертификат. Если машинист локомотива имеет при себе документ, удостоверяющий личность, то наличие при себе выданного в Эстонии водительского удостоверения машиниста локомотива и сертификата необязательно.
- (3) Лицо имеет право работать машинистом локомотива или помощником машиниста локомотива на основании водительского удостоверения машиниста локомотива, выданного за пределами Европейского Союза, на железнодорожном подвижном составе, движущимся от государственной границы до пограничной станции Эстонии, только если Эстония и иностранное государство договорились об этом.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок может, уведомив предварительно предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, разрешить машинисту локомотива управлять железнодорожным подвижным составом на конкретном отрезке железной дороги без требуемого сертификата при условии, что им руководит другой машинист локомотива, имеющий сертификат, разрешающий ему управлять железнодорожным подвижным составом на данном отрезке железной дороги, в следующих случаях:
  - 1) если в связи с перебоем работы железнодорожной инфраструктуры необходимо быстро направить поезд на другой путь или осуществить работы по техническому обслуживанию железнодорожной инфраструктуры;
  - 2) при однократном целевом использовании пропускной способности у железнодорожного подвижного состава, имеющего историческую ценность;
  - 3) с согласия предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, при однократном целевом использовании доли пропускной способности для осуществления грузовой перевозки;

- 4) при доставке и демонстрации нового железнодорожного подвижного состава;
  - 5) при обучении и экзаменации нового машиниста локомотива;
  - 6) с согласия предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, при испытании нового железнодорожного подвижного состава или иной технологической надобности.
- (5) На закрытой для движения железной дороге, помимо машиниста локомотива с соответствующей компетенцией, управлять специальным транспортным средством может также лицо, имеющее профессиональную квалификацию водителя специального транспортного средства, в значении Закона о профессиях.
- (6) Помощник машиниста локомотива должен иметь профессиональную квалификацию помощника машиниста локомотива в значении Закона о профессиях, которая выдаётся на пять лет.
- (7) Помощником машиниста локомотива может быть также лицо, получившее профессиональную квалификацию в иностранном государстве, если его профессиональная квалификация была признана на основании Закона о признании профессиональной квалификации иностранного государства. Компетентным органом в значении части 2 статьи 7 Закона о признании профессиональной квалификации иностранного государства является Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (8) Управлять железнодорожным подвижным составом и выполнять функции помощника машиниста локомотива не разрешается лицу, находящемуся в состоянии опьянения, в значении статьи 36 Закона об охране общественного порядка и части 2 статьи 69 Закона о дорожном движении, либо в состоянии, при котором содержание алкоголя в крови превышает допустимое частью 3 статьи 69 Закона о дорожном движении. Состояние опьянения или превышение допустимой доли алкоголя в крови определяется в порядке, установленном в Законе об охране общественного порядка.
- (9) Предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок или иному владельцу железнодорожного подвижного состава запрещено разрешать управление железнодорожным подвижным составом или выполнение функций помощника машиниста локомотива лицу, указанному в части 8 настоящей статьи.
- (10) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры имеет право отстранить машиниста локомотива от управления железнодорожным подвижным составом или помощника машиниста локомотива от выполнения его функций, незамедлительно уведомив об этом предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок или иного владельца железнодорожного подвижного состава, если есть основание полагать, что данное лицо употребляло алкоголь или наркотические, психотропные или психотоксические вещества.

**Статья 58. Ходатайство о получении водительского удостоверения машиниста локомотива и его дубликата, а также обновление водительского удостоверения машиниста локомотива**

- (1) Водительское удостоверение машиниста локомотива оформляет и выдаёт Департамент транспорта на основании решения Департамента защиты прав потребителей и технического надзора.  
[RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]
- (2) Для получения водительского удостоверения машиниста локомотива необходимо сдать в Департаменте транспорта экзамен машиниста локомотива.  
[RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]

- (3) Водительское удостоверение машиниста локомотива выдаётся лицу, которое:
- 1) не младше 20 лет;
  - 2) имеет, как минимум, основное образование и прошло профессиональное обучение машиниста локомотива третьей степени или общее обучение машиниста локомотива на базе среднего образования;
  - 3) представило справку о прохождении указанного в статье 37 данного закона контроля здоровья;
  - 4) успешно сдало экзамен машиниста локомотива.
- (4) Водительское удостоверение машиниста локомотива действительно в течение десяти лет. До истечения данного срока водительское удостоверение машиниста локомотива необходимо обновить. Для обновления водительского удостоверения машиниста локомотива машинист должен успешно сдать экзамен машиниста локомотива в Департаменте транспорта.  
[RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]
- (5) Для сохранения действия водительского удостоверения машиниста локомотива его собственник должен проходить предусмотренный частью 5 статьи 37 данного закона периодический контроль здоровья и участвовать в общих профессиональных обучении, предлагаемых предпринимателем в сфере железнодорожного транспорта.
- (6) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора отказывается от выдачи или обновления водительского удостоверения машиниста локомотива в следующих случаях:
- 1) ходатайствующий не сдал экзамен машиниста локомотива с требуемым результатом;
  - 2) ходатайствующий представил в ходатайстве неверные данные о себе;
  - 3) ходатайствующий не прошёл контроль здоровья;
  - 4) ходатайствующий не заплатил государственную пошлину;
  - 5) право ходатайствующего о получении права управления железнодорожным подвижным составом было приостановлено на основании пункта 2 части 1 статьи 69 данного закона, и время приостановки ещё не закончилось.
- (7) За ходатайство о получении или обновлении водительского удостоверения машиниста локомотива, а также получения дубликата необходимо заплатить государственную пошлину в размере, указанном в Законе о государственных пошлинах.
- (8) Правила выдачи, обновления водительского удостоверения машиниста локомотива и выдачи его дубликата, форму водительского удостоверения машиниста локомотива и порядок экзаменации машинистов устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.
- (9) Форма водительского удостоверения машиниста локомотива и вносимые в него данные установлены в Приложении I Регламента Комиссии Европейского Союза № 36/2010 касательно форм водительских удостоверений машиниста Союза, дополнительных сертификатов, заверенных копий дополнительных сертификатов и ходатайств о получении водительского удостоверения машиниста локомотива, согласно Директиве Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2007/59/ЕС (Официальный журнал Европейского Союза L 13, 19.01.2010, стр. 1–27).

### **Статья 59. Выдача сертификата**

- (1) Указанный в пункте 2 части 1 статьи 57 данного закона сертификат выдаёт и обновляет предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, являющийся работодателем машиниста локомотива.

- (2) Формы сертификата и заверенной копии сертификата установлены в Приложениях II и III Регламента Комиссии Европейского Союза № 36/2010.
- (3) Если машинисту локомотива был ранее выдан сертификат, то предприниматель в сфере железнодорожного транспорта должен при выдаче ему нового сертификата учитывать данные прежнего сертификата.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, являющийся работодателем машиниста локомотива, вносит в сертификат одну или обе категории права управления или, в случае необходимости, подкатегории, указанные в Приложении II Регламента Комиссии Европейского Союза № 36/2010:
  - 1) категория А - манёвровый локомотив, хозяйственный поезд, самоходное специальное транспортное средство и иной локомотив, используемый для манёвровых работ;
  - 2) категория Б – железнодорожный подвижной состав, используемый для перевозки грузов или пассажиров.
- (5) С письменного согласия предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, являющийся работодателем машиниста локомотива, вносит в сертификат данные участка железной дороги, на котором машинисту локомотива разрешено управлять транспортным средством.
- (6) При выдаче и изменении сертификата предприниматель в сфере железнодорожного транспорта вносит данные сертификата, а также данные о приостановке действия сертификата или признания его недействительным в Регистр железнодорожного движения.

**Статья 60. Требования к ходатайству о получении сертификата и сохранению действия последнего**

- (1) Сертификат выдаётся лицу, прошедшему обучение для получения сертификата, согласно части 3 статьи 62 данного закона, а также сдавшему экзамен на получение сертификата.
- (2) Сертификат действует исключительно в части отмеченного в нём вида локомотива и участка железной дороги. Для получения сертификата машинист локомотива должен:
  - 1) иметь водительское удостоверение машиниста локомотива;
  - 2) пройти обучение по системе управления безопасностью предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта;
  - 3) уметь управлять тем видом локомотива, для управления которым он желает получить сертификат;
  - 4) иметь исчерпывающие знания касательно того участка железной дороги, для передвижения по которому он желает получить сертификат;
  - 5) знание языка на необходимом в железнодорожном движении уровне.
- (3) Лицо, впервые ходатайствующее о получении права на управление локомотивом определённого типа, должно иметь действующее водительское удостоверение машиниста локомотива, а также предшествующий ходатайству четырёхмесячный трудовой стаж помощника машиниста локомотива на локомотиве того типа, о получении права управления которым он ходатайствует.
- (4) В случае, если машинист локомотива дополнительно ходатайствует о получении права на управление локомотивом другого типа, то он должен иметь предшествующий ходатайству, как минимум, двухмесячный трудовой стаж помощника машиниста локомотива на локомотиве такого типа, а также не менее шести месяцев трудового

стажа машинистом локомотива.

- (5) Ходатайствующий о получении права на управление локомотивом определённого типа, который не является работником предпринимателя, осуществляющего хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования, и желает получить сертификат, дающий право управления также на железной дороге общего пользования, должен в ходе обучения для получения сертификата, в течении месяца до представления ходатайства о получении сертификата совершить не менее десяти совместных поездок на локомотиве, передвигающимся по железной дороге общего пользования.
- (6) В случае, если лицо ходатайствует о получении права на управление таким железнодорожным подвижным составом, который приспособлен для эксплуатации без участия помощника машиниста локомотива, то он должен иметь не менее четырёх месяцев опыта управления таким железнодорожным подвижным составом в качестве стажёра под наблюдением машиниста локомотива.
- (7) Для сохранения действия сертификата машинист локомотива должен проходить периодическое дополнительное обучение, согласно части 3 статьи 62 данного закона, а также промежуточный контроль, согласно пункту 3 части 2 статьи 65, в порядке, установленном системой управления безопасностью предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта. Обучение и промежуточный контроль машиниста локомотива, а также навыки машиниста локомотива при получении сертификата должны соответствовать профессиональной квалификации и навыкам, установленным в отношении машиниста локомотива.

#### **Статья 61. Приостановление действия сертификата, а также признание его недействительным и оспаривание**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта приостанавливает действие сертификата и признаёт его недействительным, если:
  - 1) машинист локомотива не является на дополнительное обучение без уважительной причины;
  - 2) машинист локомотива не проходит указанный в пункте 3 части 2 статьи 65 данного закона промежуточный контроль;
  - 3) заканчивает своё действие трудовой договор или иной аналогичный договор, заключённый между машинистом локомотива и предпринимателем в сфере железнодорожного транспорта.
- (2) Порядок выдачи, изменения, приостановления действия сертификата или признания его недействительным, а также вышеприведённый порядок оспаривания устанавливает предприниматель в сфере железнодорожного транспорта в своей системе управления безопасностью.
- (3) В случае, если машинист локомотива оспорил решение предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта относительно выдачи, изменения, приостановления действия сертификата или признания его недействительным, согласно части 2 настоящей статьи, и он не согласен с результатом такого оспаривания, то он имеет право обратиться с жалобой в Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора принимает решение по жалобе в течение одного месяца с момента получения жалобы. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора своим решением оставляет жалобу без удовлетворения или делает предпринимателю в сфере железнодорожного транспорта предписание с требованием устранения нарушения прав жалобщика.

### **Статья 62. Обучение машиниста локомотива**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта несёт ответственность за обучение работающего у него машиниста локомотива.
- (2) Обучение машиниста локомотива проходит в форме выучки для приобретения новых навыков или профессии либо в форме дополнительного обучения для развития уже имеющейся профессии.
- (3) Обучение означает общую подготовку и обучение для получения сертификата машиниста локомотива. Дополнительное обучение машиниста локомотива означает периодическое дополнительное обучение для сохранения действия сертификата и другие дополнительные обучения.
- (4) Прохождение обучения подтверждается свидетельством или подтверждением, выданным организатором обучения.
- (5) Машинист локомотива должен проходить дополнительное обучение не менее одного раза в течение трёх лет. Планируя дополнительное обучение, необходимо учитывать образование и опыт работы машиниста локомотива, а также необходимость развития знаний и навыков для выполнения трудовых обязанностей в соответствии с требованиями и в дальнейшем.

### **Статья 63. Организатор обучения машинистов локомотива**

- (1) Обучение машинистов локомотива может проводить предприниматель, который по решению Комиссии Европейского Союза № 2011/765/ЕС соответствует критериям оценки учебных центров для обучения машинистов локомотива, критериям оценки экзаменаторов машинистов локомотива и критериям организации экзаменов, в соответствии с требованиями, указанными в статьях 3 и 4 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2007/59/ЕС (Официальный журнал Европейского Союза L 314, 29.11.2011, стр. 36–40).
- (2) Ходатайство о получении лицензии на деятельность организатора обучения машинистов локомотива рассматривает в течение трёх месяцев Министерство образования и науки, которому подаётся ходатайство, содержащее следующие данные и документы:
  - 1) подтверждение того, что проводимое обучение машинистов локомотива соответствует требованиям независимости и беспристрастности, изложенным в статье 3 Решения Комиссии Европейского Союза № 2011/765/ЕС;
  - 2) данные и документы, подтверждающие соответствие требованиям, изложенным в части 2 статьи 4 Решения Комиссии Европейского Союза № 2011/765/ЕС.
- (3) Соответствие указанным в части 2 настоящей статьи требованиям определяет Департамент защиты прав потребителей и технического надзора в предварительном административном акте.

### **Статья 64. Требования к профессиональным знаниям и навыкам машиниста локомотива**

- (1) Для того, чтобы получить и иметь право управления железнодорожным подвижным составом, лицу необходимо знать:
  - 1) правила технической эксплуатации железной дороги;
  - 2) требования пожарной безопасности и средства пожаротушения;
  - 3) требования защиты окружающей среды и требования к уменьшению загрязнения окружающей среды;
  - 4) требования трудовой безопасности и гигиены труда;
  - 5) средства первой помощи;

- 6) устройство локомотива соответствующего типа;
  - 7) устройство автоматического тормоза и сцепления;
  - 8) использование устройств связи и охраны локомотива;
  - 9) способы выявления неполадок локомотива и их устранения в пути;
  - 10) правила технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава.
- (2) В дополнение к изложенному в части 1 настоящей статьи лицо, ходатайствующее о получении права управления железнодорожным подвижным составом, и машинист локомотива должны знать профиль пути своего региона передвижения, места расположения светофоров и других сигналов, акты технической организации станций региона передвижения, а также ограничения скорости, установленные предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры в регионе передвижения.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, на железной дороге которого машинист локомотива управляет транспортным средством, обязан принимать меры для обеспечения изложенного в части 2 настоящей статьи, которые указаны в правилах осуществления деятельности предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, на основании которых железнодорожная инфраструктура передаётся в пользование предпринимателей в сфере железнодорожным перевозок.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан за разумную плату организовать обучение вождению и пробные заезды для машинистов локомотива и локомотивных бригад предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок, которым он выделил доли пропускной способности и которые представили ходатайство на получение доли пропускной способности или сертификата безопасности.
- (5) Требования к знаниям, навыкам и содержанию обучения общей подготовки машиниста локомотива устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

#### **Статья 65. Оценка знаний машиниста локомотива**

- (1) Оценка знаний проводится с целью выявления профессиональных знаний и навыков машиниста локомотива. При необходимости, машинисту локомотива необходимо предоставить возможность пройти дополнительную подготовку для улучшения своих знаний и навыков.
- (2) Знания и навыки машиниста локомотива оценивают:
- 1) на экзамене на получение водительского удостоверения машиниста локомотива после прохождения обучения общей подготовки;
  - 2) на экзамене на получение сертификата после прохождения обучения на получение сертификата;
  - 3) на промежуточном контроле для сохранения действия сертификата.
- (3) Экзамен на получение сертификата и промежуточные контроли проводит экзаменатор, утверждённый Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора.
- (4) Экзаменатор составляет порядок экзаменации, в котором устанавливаются принципы и критерии оценивания, а также способ представления результатов, и который соответствует изложенному в статье 9 Решения Комиссии Европейского Союза № 2011/765/ЕС. Порядок экзаменации должен быть доступен экзаменуемому не менее, чем за неделю до экзамена.
- (5) Машинист локомотива должен проходить промежуточный контроль, указанный в пункте 3 части 2 данной статьи, один раз в течение трёх лет. В ходе контроля

оцениваются знания машиниста локомотива, связанные с железнодорожным подвижным составом и регионом движения, а также знания языка, если язык, установленный предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры для общения на железнодорожной инфраструктуре, не является родным языком машиниста локомотива.

- (6) Машинист локомотива должен проходить промежуточный контроль на знание региона движения и языка также в том случае, если он отсутствовал на работе не менее года и желает вернуться на работу.
- (7) Экзаменатор оповещает Департамент защиты прав потребителей и технического надзора о времени и месте оценивания, а также теме контроля не менее, чем за десять рабочих дней до проведения экзамена на получение сертификата или промежуточного контроля.
- (8) Сдачу экзамена на получение сертификата или прохождение промежуточного контроля подтверждается свидетельством или справкой, выданной экзаменатором.
- (9) Порядок оспаривания результатов экзамена на получение сертификата или промежуточного контроля устанавливает предприниматель в сфере железнодорожного транспорта в своей системе управления безопасностью.
- (10) В случае, если после оспаривания результатов экзамена на получение сертификата или промежуточного контроля, соответственно части 9 настоящей статьи, машинист локомотива не доволен решением такого оспаривания, принятым предпринимателем в сфере железнодорожного транспорта, то он имеет право обратиться с жалобой в Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, который принимает решение в течение одного месяца с момента получения жалобы. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора своим решением оставляет жалобу без удовлетворения или делает предписание об устранении нарушения прав жалобщика.

#### **Статья 66. Требования к экзаменатору и утверждение экзаменатора**

- (1) Экзаменатор, указанный в части 3 статьи 65 настоящего закона, должен иметь действующее водительское удостоверение машиниста локомотива и, как минимум, четырёхлетний опыт управления соответствующим железнодорожным подвижным составом.
- (2) Соответствие экзаменатора требованиям части 1 настоящей статьи и соответствие составленного им порядка экзаменации требованиям части 4 статьи 65 данного закона утверждается сертификатом экзаменатора, выданным Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора.
- (3) Для получения сертификата экзаменатора ходатайствующий представляет Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора ходатайство, приложив к нему порядок экзаменации, указанный в части 4 статьи 65 данного закона, а также документы, подтверждающие его соответствие требованиям компетенции, изложенным в статье 8 Решения Комиссии Европейского Союза № 2011/765/ЕС.
- (4) В указанном в части 3 настоящей статьи ходатайстве необходимо также отметить сферу или сферы, в отношении которых представляется ходатайство о получении сертификата экзаменатора:
  - 1) оценка общих специальных знаний;
  - 2) оценка специальных знаний, связанных с железнодорожным подвижным составом;
  - 3) оценка специальных знаний, связанных с железнодорожной инфраструктурой.

- (5) Ходатайство о получении сертификата экзаменатора рассматривается в течение 30 дней с момента получения всех указанных в части 3 настоящей статьи документов.
- (6) Сертификат экзаменатора выдаётся на пять лет, и в него вносятся следующие данные:
- 1) имя, личный код и контактные данные экзаменатора;
  - 2) номер сертификата экзаменатора;
  - 3) сфера или сферы, в которых экзаменатор имеет право проводить экзамены;
  - 4) языки, на которых экзаменатор проводит экзамены;
  - 5) срок действия сертификата.
- (7) В случае изменения данных, на основании которых был выдан сертификат экзаменатора, экзаменатор должен представить Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора ходатайство об изменении сертификата, приложив к нему документы об изменениях.

**Статья 67. Оценка знаний машиниста локомотива и оценка системы выдачи водительских удостоверений машиниста локомотива и сертификата**

- (1) Министерство экономики и коммуникаций не реже, чем через каждые пять лет проводит независимую оценку системы приобретения машинистами локомотива профессиональных знаний и навыков и оценки таких знаний и навыков, а также системы выдачи водительских удостоверений машиниста и сертификатов.
- (2) Результаты оценки передаются соответствующим учреждениям, и, в случае необходимости, принимаются меры для устранения выявленных в ходе оценки недостатков.

**Статья 68. Временное отстранение от управления железнодорожным подвижным составом**

Должностное лицо Департамента защиты прав потребителей и технического надзора временно отстраняет лицо от управления железнодорожным подвижным составом на основаниях и в порядке, изложенным в статье 91 Закона о дорожном движении.

**Статья 69. Приостановление права на управление железнодорожным подвижным составом и запрет на работу помощником машиниста локомотива**

- (1) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора приостанавливает право на управление железнодорожным подвижным составом или в случаях, изложенных в пунктах 2-4 настоящей части, накладывает запрет на работу лица помощником машиниста локомотива:
- 1) в случае не сдачи экзамена машиниста локомотива, предусмотренного для обновления водительского удостоверения машиниста локомотива - до успешной сдачи экзамена машиниста локомотива;
  - 2) в случае вступления в силу в отношении лица наказания за проступок за нарушения, указанные в статьях 156, 158 и 159 данного закона – на срок до 24 месяцев;
  - 3) в случае, если справка о здоровье лица недействительна;
  - 4) на основании решения врачебной комиссии, если состояние здоровья лица не соответствует требованиям, установленным статьёй 37 данного закона и на её основании.
- (2) В решениях о приостановке права на управление железнодорожным подвижным составом и запрете на работу помощником машиниста локомотива отмечаются следующие данные:
- 1) дата и место составления решения;
  - 2) имя, фамилия и должность лица, составившего решение, а также наименование

- и адрес учреждения;
- 3) имя, фамилия и место жительства машиниста локомотива или помощника машиниста локомотива;
  - 4) данные свидетельства о профессиональной квалификации машиниста локомотива или помощника машиниста локомотива;
  - 5) основание и срок приостановки права на управление железнодорожным подвижным составом или запрета на работу помощником машиниста локомотива;
  - 6) порядок оспаривания решения;
  - 7) подпись составителя решения.
- (3) Решение, указанное в части 2 настоящей статьи, направляется лицу сразу после его подписания, и лицо подтверждает получение решения своей подписью. В случае, если решение оформляется на бумаге, то рядом с подписью отмечается дата получения решения.
- (4) Право на управление железнодорожным подвижным составом и право на работу помощником машиниста локомотива приостанавливается с момента провозглашения указанного в части 2 настоящей статьи решения.
- (5) Машинист локомотива, чье право управления железнодорожным подвижным составом было приостановлено, незамедлительно передаёт своё водительское удостоверение машиниста локомотива на хранение Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора.

#### **Статья 70. Восстановление права на управление железнодорожным подвижным составом и права на работу помощником машиниста локомотива**

- (1) В случае, если действие права на управление железнодорожным подвижным составом лица было приостановлено на более длительный период, чем шесть лет, то действие права на управление железнодорожным подвижным составом может быть восстановлено после отпадения основания для приостановления в случае, если лицо успешно сдаст экзамен машиниста локомотива.
- (2) В случае, если лицу было более 12 месяцев запрещено работать помощником машиниста локомотива, то он может вновь работать помощником машиниста локомотива, если отпадёт основание для приостановления, и лицо заново успешно сдаст необходимый для работы помощником машиниста локомотива квалификационный экзамен в органе выдачи квалификации.

#### **Статья 71. Проверка соответствия машиниста локомотива и помощника машиниста локомотива требованиям**

- (1) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может в любой момент проверить соответствие машиниста локомотива и помощника машиниста локомотива требованиям.
- (2) В случае, если, по мнению Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, машинист локомотива, получивший своё водительское удостоверение от компетентного учреждения другого государства-члена, не соответствует требованиям, представляемым к машинисту локомотива, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора представляет органу, выдавшему удостоверение, обоснованное ходатайство для проведения дополнительного контроля или приостановления действия удостоверения, а также оповещает об этом Европейскую комиссию и другие компетентные учреждения.
- (3) В случае, если компетентный орган другого государства-члена представляет

Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора обоснованное ходатайство о проведении дополнительного контроля или приостановлении действия выданного им водительского удостоверения машиниста локомотива, то такое ходатайство необходимо рассмотреть в течение четырёх недель с момента его получения, а также оповестить о своём решении Европейскую комиссию и другие компетентные учреждения.

- (4) В случае, если, по мнению Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, машинист локомотива не выполняет требования выданного ему сертификата, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора представляет органу, выдавшему сертификат, обоснованное ходатайство для проведения дополнительного контроля или приостановления действия сертификата. Орган, выдавший сертификат, принимает необходимые меры и представляет Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора соответствующий отчёт в течение четырёх недель с момента получения ходатайства.
- (5) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может запретить машинисту локомотива управлять поездами на территории Эстонской Республики до вынесения решения касательно водительского удостоверения машиниста локомотива или получения отчёта по сертификату. О таком решении оповещают Европейскую комиссию и другие компетентные учреждения.
- (6) В случае, если, по мнению Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, машинист локомотива ставит железнодорожное движение под угрозу, то он обращается к предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры с просьбой остановить поезд и запрещает машинисту локомотива управлять поездами на территории Эстонской Республики до тех пор, пока не убедится, что машинист локомотива больше не представляет угрозы железнодорожному движению. О таком решении необходимо оповестить Европейскую комиссию и другие компетентные учреждения.
- (7) В случае, если, по мнению Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, решение, вынесенное компетентным органом другого государства-члена по делу, указанному в части 2 настоящей статьи, не соответствует требованиям, то он обращается по этому делу к Европейской комиссии, которая представляет своё мнение в течение трёх месяцев с момента получения обращения. Действие запретов, указанных в частях 5 и 6 настоящей статьи, может быть продлено до решения вопроса в сотрудничестве с Европейской комиссией.

## **Глава 6**

### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

#### **Статья 72. Ответственность и независимость предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры несёт ответственность за выполнение задач, изложенных в пункте 14 статьи 2 данного закона.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен быть юридически отделён от какого-либо предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок, а в случае указанного в части 1 статьи 74 данного закона вертикально-интегрированного предпринимателя – от относящегося к нему иного подразделения.
- (3) Входящему в состав указанного в части 1 статьи 74 данного закона вертикально-интегрированного предпринимателя иному юридическому лицу запрещается оказывать

решающее влияние на предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры при выполнении основных задач хозяйственной деятельности на железной дороге, изложенных в пункте 21 части 2.

- (4) Члены совета и правления предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, а также работники предпринимателя должны вести себя недискриминирующим образом и избегать ситуаций конфликта интересов в отношении других лиц и ходатайствующих, указанных в части 1 статьи 86 данного закона.
- (5) Лицу не разрешается в одно и то же время действовать:
  - 1) в качестве члена правления предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры и члена правления предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок;
  - 2) в качестве члена правления лица, ответственного за принятие решений в части выполнения основных задач хозяйственной деятельности на железной дороге, и члена правления предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок;
  - 3) в качестве члена совета предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры и члена совета предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок;
  - 4) в качестве члена совета юридического лица, входящего в состав указанного в части 1 статьи 74 данного закона вертикально-интегрированного предпринимателя, имеющего контроль как над предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, так и над предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок; и в качестве члена правления предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, находящегося под контролем указанного лица.
- (6) Члены правления указанного в части 1 статьи 74 данного закона вертикально-интегрированного предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры и лица, ответственные за принятие решений в части выполнения основных задач хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре, не имеют права получать вознаграждения или премии, основанные на результатах труда и связанные с финансовыми результатами конкретного предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок, за исключением премий, связанных с работоспособностью железнодорожной системы в целом.
- (7) В случае, если подразделения, входящие в состав указанного в части 1 статьи 74 данного закона вертикально-интегрированного предпринимателя, имеют общие инфосистемы, то доступ к конфиденциальной информации, связанной с выполнением основных задач хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре, предоставляется только уполномоченным работникам предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры.
- (8) Указанная в части 7 настоящей статьи конфиденциальная информация не передаётся другим подразделениям, входящим в состав вертикально-интегрированного предприятия.

### **Статья 73. Финансирование предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, ведущего хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования**

- (1) Министерство экономики и коммуникаций составляет план действий относительно развития железнодорожной инфраструктуры общего пользования, целью которого является устойчивое финансирование обслуживания, обновления и развития инфраструктуры, необходимой для удовлетворения будущих потребностей передвижения .

- (2) Правительство Республики утверждает указанный в части 1 настоящей статьи план действий, составленный не менее, чем на пять лет.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры составляет бизнес-план, который содержит план инвестиций и финансирования, с учётом указанного в части 2 настоящей статьи плана действий и государственного финансирования. Бизнес-план должен обеспечивать оптимальное и эффективное использование, доступность и развитие железнодорожной инфраструктуры, а также предусматривать необходимое финансовое равновесие и денежные средства для достижения данных целей. Бизнес-план должен находиться в согласии с указанным в статье 80 данного закона договором, если такой договор был заключён.
- (4) До утверждения бизнес-плана предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры предоставляет известным или изъявившим на то желание потенциальным ходатайствующим о получении пропускной способности доступ к необходимой информации и возможность высказать своё мнение касательно бизнес-плана по вопросам доступа к инфраструктуре, условий её использования, а также характера, доступности и развития инфраструктуры.
- (5) Государство должно обеспечивать, чтобы при нормальных коммерческих условиях доходы предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, состоящие из плат за использование железнодорожной инфраструктуры, доходов от другой хозяйственной деятельности, средств, выделенных государством и иными лицами, и затраты железнодорожной инфраструктуры, в расчётах на пятилетний период находились в равновесии.

#### **Статья 74. Вертикально-интегрированный предприниматель**

- (1) Вертикально-интегрированным предпринимателем в значении настоящего закона является предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры:
  - 1) контроль над которым осуществляет предприниматель, в то же время осуществляющий контроль, как минимум, над одним предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, который оказывает услуги по железнодорожным перевозкам в его железнодорожной сети;
  - 2) контроль над которым осуществляет, как минимум, один предприниматель в сфере железнодорожных перевозок, который оказывает услуги по железнодорожным перевозкам в его железнодорожной сети;
  - 3) который осуществляет контроль, как минимум, над одним предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, который оказывает услуги по железнодорожным перевозкам в его железнодорожной сети.
- (2) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры и предприниматель в сфере железнодорожных перевозок являются абсолютно независимыми друг от друга, но прямой контроль над обоими осуществляет государство без участия подразделения промежуточного уровня, то они не считаются вертикально-интегрированными предпринимателями в значении данного закона.

#### **Статья 75. Выполнение предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры основных задач хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре**

- (1) При выполнении основных задач хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен оставаться независимым как в организационном плане, так и при принятии решений, для обеспечения чего запрещается:
  - 1) предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок или любому другому

юридическому лицу оказывать решающее влияние на предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры при выполнении им основных задач хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре;

- 2) предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок или любому другому юридическому лицу, входящему в состав вертикально-интегрированного предпринимателя, оказывать решающее влияние на процесс назначения на должность и освобождения от должности лиц, принимающих решения касательно хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре;
  - 3) возникновение ситуаций конфликта интересов, связанных с приёмом лиц, ответственных за выполнение основных задач хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре, на работу у другого работодателя.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен участвовать в сети предпринимателей в сфере железнодорожной инфраструктуры, указанной в статье 7f Директивы Европейского парламента и Совета № 2012/34/ЕС.

### **Статья 76. Независимость предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры при управлении движением и планировании работ по техническому обслуживанию**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен выполнять задачи, связанные с управлением движением и планированием работ по техническому обслуживанию, прозрачным и недискриминирующим образом, а также обеспечивать отсутствие конфликтов интересов в отношении лиц, отвечающих за принятие решений касательно таких задач.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен, в случае возникновения перебоев в касающемся его железнодорожном движении, иметь полный и своевременный доступ к необходимой информации. В случае, если предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры предоставляет доступ к управлению движением предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок, то такой доступ предоставляется прозрачным и недискриминирующим для предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок образом.
- (3) При планировании долгосрочных обширных работ по обслуживанию и обновлению предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры консультируется с ходатайствующими о получении пропускной способности, учитывает высказанные мнения, если это возможно, и составляет соответствующий временной план работ по техническому обслуживанию.

### **Статья 77. Делегирование обязанностей предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры**

- (1) При условии отсутствия конфликта интересов и обеспечения конфиденциальности чувствительной коммерческой информации предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может:
  - 1) заказать выполнение изложенных в пункте 14 статьи 2 настоящего закона задач, не являющихся основными задачами хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре, указанными в пункте 21 статьи 2, у другого лица, который не является предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок; предпринимателем, осуществляющим контроль над предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок или лицом, контроль над которым осуществляет предприниматель в сфере железнодорожных перевозок;
  - 2) делегировать выполнение изложенных в пункте 21 статьи 2 данного закона основных задач хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре другому подразделению внутри вертикально-интегрированного

предпринимателя, если такое подразделение выполняет исключительно основные задачи хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре и соответствует требованиям, указанным в статьях 72, 75, 76 и 78;

- 3) заказать выполнение работ по развитию, обслуживанию и обновлению железнодорожной инфраструктуры и связанных с ними задач у предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок либо предпринимателя, осуществляющего контроль над предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок или находящимся под контролем предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок.
- (2) Независимо от делегирования изложенных в части 1 настоящей статьи задач, предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры сохраняет своё право надзора за выполнением задач, указанных в пункте 14 статьи 2 данного закона, и несёт конечную ответственность за их выполнение.
- (3) Изложенные в пункте 14 статьи 2 данного закона задачи предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры могут выполнять разные предприниматели в сфере железнодорожной инфраструктуры, а также участники частно-государственного партнёрства при условии, что они соответствуют требованиям, указанным в частях 3-7 статьи 72 и статьях 75, 76 и 78 данного закона, и несут полную ответственность за выполнение соответствующих задач.
- (4) Частно-государственное партнёрство – это ситуация, при которой между государственным учреждением и, как минимум, одним предпринимателем, который не является основным предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, заключено соглашение, согласно которому предприниматель полностью или частично строит или финансирует строительство железнодорожной инфраструктуры либо приобретает право выполнять перечисленные в пункте 14 статьи 2 данного закона задачи в течении predetermined промежутка времени.
- (5) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может, находясь под надзором Департамента конкуренции, заключить договора о сотрудничестве с одним или несколькими предпринимателями в сфере железнодорожных перевозок для делегирования своих задач, что осуществляется прозрачным и недискриминирующим образом, с учётом выгоды для клиентов посредством меньших затрат и лучшего функционирования той части железнодорожной сети, в отношении которой заключён договор.
- (6) Департамент конкуренции следит за заключением и исполнением указанных в части 5 настоящей статьи договоров и в обоснованных случаях даёт рекомендации об их изменении и расторжении.

#### **Статья 78. Финансовая прозрачность сделок предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может использовать доходы, получаемые с хозяйственной деятельности железнодорожной инфраструктуры, и государственные средства только для финансирования своей деятельности и исполнения своих долговых обязательств, а также для выплаты дивидендов на условиях, изложенных в части 2 настоящей статьи.
- (2) Прибыль, возникающая из указанных в части 1 настоящей статьи доходов, может быть использована для выплаты дивидендов таким владельцам предпринимателя, которые не являются предпринимателями, образуют часть вертикально-интегрированного предпринимателя и осуществляют контроль как над предпринимателем в сфере

железнодорожной инфраструктуры, так и над предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок.

- (3) Предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры запрещается давать предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок займы или брать у него займы.
- (4) Выдача и обслуживание займов между юридическими лицами, входящими в состав вертикально-интегрированного предпринимателя, разрешены исключительно с рыночной ставкой процента и на условиях, соответствующих индивидуальному риск-профилю юридического лица.
- (5) Услуги, оказываемые предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры входящими в его состав другими юридическими лицами, основываются на договоре и оплачиваются либо по рыночной цене, либо по цене, содержащей расходы производства и разумную прибыль.
- (6) Долговые обязательства предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры должны быть чётко отделены от долговых обязательств других юридических лиц, входящих в состав вертикально-интегрированного предпринимателя, и их необходимо обслуживать по-отдельности. Долговое обязательство предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры может быть оплачено предпринимателем, входящим в состав вертикально-интегрированного предпринимателя и осуществляющим контроль как над предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, так и над предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, либо иным подразделением, входящим в состав вертикально-интегрированного предпринимателя.
- (7) Бухгалтерский учёт предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры и других юридических лиц, входящих в состав вертикально-интегрированного предпринимателя, необходимо вести образом, обеспечивающим соблюдение указанных в настоящей статье требований, ведение отдельного бухгалтерского учёта и прозрачность финансовых потоков на предприятии.
- (8) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, входящий в состав вертикально-интегрированного предпринимателя, должен вести детальный учёт любых коммерческих и финансовых отношений с другими юридическими лицами, входящими в состав того же вертикально-интегрированного предпринимателя.

#### **Статья 79. Правила взаимодействия предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры составляет и публикует правила взаимодействия, консультируясь при этом с заинтересованными лицами.
- (2) Заинтересованными лицами, упомянутыми в части 1 настоящей статьи, являются предприниматели в сфере железнодорожных перевозок, а также указанные в части 1 статьи 86 ходатайствующие. При необходимости участвовать в консультациях приглашаются представители пользователей железнодорожными перевозками, государства и органов местного самоуправления.
- (3) Департамент конкуренции может участвовать в указанных в части 1 настоящей статьи консультации в качестве наблюдателя.
- (4) Правила взаимодействия включают в себя:
  - 1) нужды указанных в части 1 статьи 86 данного закона ходатайствующих, в связи с обслуживанием и развитием пропускной способности железнодорожной инфраструктуры;

- 2) ориентированные на пользователей цели эффективности, указанные в пункте 3 части 4 статьи 80 данного закона, а также указанные в пункте 5 той же части стимулы и их применение;
  - 3) указанное в статье 84 данного закона оповещение железнодорожной сети и её применение;
  - 4) вопросы, связанные с интермодальными перевозками и взаимодействием;
  - 5) другие вопросы, связанные с доступом к железнодорожной инфраструктуре, условиями её использования, а также качеством услуг предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры.
- (5) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обсуждает перечисленные в части 4 настоящей статьи вопросы с заинтересованными лицами не менее, чем один раз в год и публикует на своей веб-странице обзор действий, изложенных в настоящей статье.
- (6) Консультации, проводимые на основании настоящей статьи, не ограничивают указанное в части 1 статьи 86 право ходатайствующих представлять жалобы Департаменту конкуренции, а также права Департамента конкуренции, изложенные в статьях 108 и 109 данного закона.

#### **Статья 80. Договор между компетентным органом и предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры**

- (1) В случае необходимости, Министерство экономики и коммуникаций в качестве компетентного органа государственной власти, ответственного за железнодорожную сферу, и предприниматели в сфере железнодорожной инфраструктуры заключают договор на срок не менее пяти лет, цель которого состоит в сокращении эксплуатационных расходов железнодорожной инфраструктуры и плат за доступ, учитывая при этом безопасность и улучшение качества услуг.
- (2) Договор, указанный в части 1 настоящей статьи, необходимо заключить, если предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры выделяются средства из государственного бюджета для обеспечения указанного в части 5 статьи 73 данного закона равновесия.
- (3) При заключении упомянутого в части 1 договора компетентный орган государственной власти, ответственный за железнодорожную сферу, и предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обеспечивают ходатайствующим и потенциальным ходатайствующим о получении пропускной способности, если они выразили такое желание, возможность представить своё мнение относительно содержания договора до его подписания. Договор публикуется на веб-страницах компетентного органа государственной власти, ответственного за железнодорожную сферу, и предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры в течение одного месяца с момента его заключения.
- (4) Указанный в части 1 настоящей статьи договор содержит, как минимум, следующие положения:
  - 1) сфера действия договора в связи с железнодорожной инфраструктурой и сервисными центрами, включающая в себя все аспекты ведения хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре, обслуживание и обновление имеющейся инфраструктуры, а также, при необходимости, строительство новой инфраструктуры;
  - 2) структура выплат или средств, выделяемых на услуги инфраструктуры, обслуживание и обновление, а также невыполненные работы по обслуживанию и обновлению, которая, при необходимости, включает в себя также средства, выделяемые для целей новой инфраструктуры;

- 3) ориентированные на пользователей цели эффективности, включающие в себя эффективность движения поездов, скорость и надёжность линии поездов, удовлетворённость потребителей, пропускную способность железнодорожной сети, управление имуществом, объём деятельности, уровень безопасности и защиту окружающей среды;
- 4) стоимость потенциально невыполненных работ по обслуживанию, а также имущество, использование которого постепенно прекращается, что влечёт за собой различные финансовые потоки;
- 5) стимулы для снижения эксплуатационных расходов инфраструктуры и плат за доступ;
- 6) содержание и частота минимального договорного обязательства по представлению отчётов предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, в том числе сведения, представляемые ежегодно;
- 7) срок действия договора, который находится во временном соответствии и согласии с бизнес-планом, сроком действия концессии или лицензии на деятельность предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, а также методикой назначения плат за использование, установленной в части 7 статьи 98 данного закона;
- 8) правила по устранению важных перебоев деятельности и аварийных ситуаций, включающие в себя также план действий для разрешения случая, оказавшего влияние на железнодорожную безопасность, согласно системе управления безопасностью предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта; условия досрочного расторжения договора, исходя из перебоев и аварийной ситуации, а также порядок уведомления пользователей соответствующей железнодорожной инфраструктуры;
- 9) коррекционные меры, которые принимаются в особых случаях, оказывающих влияние на доступность государственных средств, а также в случае, если один из контрагентов нарушает свои договорные обязательства;
- 10) условия и порядок ведения новых переговоров и расторжения договора.

## Глава 7

### ДОСТУП К ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ

#### **Статья 81. Доступ к железной дороге общего пользования**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок имеет право пользоваться железной дорогой общего пользования на недискриминационных условиях в части плат за использование, времени использования и других вопросов условий пользования.
- (2) Право, указанное в части 1 настоящей статьи, включает в себя также доступ к железнодорожной инфраструктуре, соединяющей морские порты или порты внутренних вод и сервисные центры, а также к железнодорожной инфраструктуре, которая обслуживает или могла бы обслуживать более одного конечного потребителя.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры вносит в график движения в качестве первого предпочтения нитки графика, необходимые для оказания публичных услуг прямых международных перевозок пассажиров. Первое предпочтение применяется в отношении предпринимателей в сфере международных перевозок, которые оказывают публичные услуги прямых международных перевозок пассажиров на основании международного соглашения и соответствуют указанным в нём условиям.
- (4) В качестве второго предпочтения в график движения вносятся нитки графика для оказания публичных услуг внутригосударственных перевозок пассажиров. Министерство экономики и коммуникаций уведомляет предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры о необходимости использования услуг

внутригосударственных перевозок пассажиров в срок, указанный в части 1 статьи 85 данного закона. Для оказания публичных услуг внутригосударственных перевозок пассажиров с предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок заключается договор публичного обслуживания в порядке, установленном в Законе об общественном транспорте.

- (5) Для организации ниток графика, пересекающих более одной железнодорожной сети, предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры ведёт сотрудничество с другими предпринимателями в сфере железнодорожной инфраструктуры или, в случаях, указанных в настоящем законе, с Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора. Для организации международных ниток графика предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры ведёт сотрудничество с органами распределения пропускной способности других государств.

### **Статья 82. Пограничный договор**

- (1) Пограничный договор – это договор, заключённый между двумя или более государствами-членами либо между государством-членом и страной третьего мира, для оказания содействия пограничному железнодорожному движению.
- (2) Положения пограничного договора не должны быть дискриминирующими для предпринимателей в сфере железнодорожного транспорта, а также ограничивать свободу предпринимателей оказывать пограничные услуги.
- (3) До заключения пограничного договора и его изменения необходимо оповестить об этом Европейскую комиссию.
- (4) О намерении начать переговоры со страной третьего мира для заключения пограничного договора или его изменении необходимо оповестить Европейскую комиссию. Европейскую комиссию необходимо регулярно оповещать о ходе переговоров и, при необходимости, пригласить её представителя участвовать в переговорах в качестве наблюдателя.

### **Статья 83. Публикация условий доступа к железнодорожной инфраструктуре**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан после проведения консультаций с предпринимателями в сфере железнодорожных перевозок, органами, отвечающими за распределение пропускной способности, и другими заинтересованными лицами, к началу каждого периода графика движения составить указанное в статье 84 данного закона извещение железнодорожной сети не менее, чем на двух официальных языках Европейского Союза.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры публикует извещение железнодорожной сети на своей веб-странице не менее, чем за четыре месяца до наступления срока, указанного в части 1 статьи 85 данного закона, обязуется постоянно обновлять извещение железнодорожной сети и, при необходимости, вносить в него поправки.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры незамедлительно уведомляет Департамент защиты прав потребителей и технического надзора об изменениях, внесённых в оповещение железнодорожной сети относительно определения плат за использование железнодорожной инфраструктуры, и в случае, указанном в части 1 статьи 107 данного закона, изменениях, связанных с пропускной способностью.
- (4) Подлежащий распределению объём пропускной способности – это максимальное возможное число поездов, пропускаемых между пунктами отправления и назначения,

при расчёте которого учитываются технологические ограничения железнодорожного движения, т.е. установленные на железной дороге скоростные режимы, время, затрачиваемое на разгон и остановку поезда, технологические окна, отклонения железнодорожного движения и прочее; от которых отнимают доли пропускной способности, регулируемые действующими договорами использования железнодорожной инфраструктуры.

- (5) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора и Департамент конкуренции имеют право для проверки представленных в оповещении железнодорожной сети данных потребовать у предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры дополнительные данные, объяснения и документы.
- (6) В случае, если в оповещении железнодорожной сети были представлены неполные или неверные данные, или если оповещение железнодорожной сети не соответствует требованиям данного закона, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора и Департамент конкуренции имеют право сделать предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры предписание с требованием устранения недостатков.
- (7) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан внести изменения или дополнения в оповещение железнодорожной сети, на основании указанного в части 6 настоящей статьи предписания, в течение пяти дней с момента получения предписания и в тот же срок направить внесённые изменения или дополнения указанным в части 1 лицам.

#### **Статья 84. Оповещение железнодорожной сети**

- (1) Оповещение железнодорожной сети состоит из шести разделов, содержание которых изложено в частях 2-7 настоящей статьи, а также из формы ходатайства о получении пропускной способности. К оповещению железнодорожной сети прилагается образец рамочного договора между предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры и ходатайствующим о получении пропускной способности, заключаемого на основании части 1 статьи 89 данного закона.
- (2) Один из разделов должен содержать технические показатели предлагаемой предпринимателям в сфере железнодорожных перевозок инфраструктуры и условия доступа к ней. Сведения, указанные в таком разделе, необходимо ежегодно согласовывать с данными Регистра железнодорожного движения, либо они должны содержать ссылку на Регистр железнодорожного движения.
- (3) Один из разделов должен соответствовать требованиям детали принципов установки плат за использование, сведения о размере плат за использование и другую необходимую информацию, связанную с доступом к указанным в статье 94 услугам и услугам, оказываемым в сервисных центрах, которые предлагает предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры. В таком разделе также представляются детальные сведения о прямых расходах, дополнительных платах, снижении плат за использование, программе эффективности, методах и правилах применения плат за бронирование и, при необходимости, ставках расходов и плат. Раздел должен содержать сведения об изменениях известных плат за использование, решения по которым уже были приняты или планируются в ближайшие пять лет.
- (4) Один из разделов должен содержать принципы и критерии распределения долей пропускной способности, включающие в себя предлагаемую предпринимателям в сфере железнодорожных перевозок пропускную способность инфраструктуры, а также основные показатели ограничений использования и предполагаемую пропускную способность, необходимую для обслуживания. В разделе также устанавливаются

производство и сроки, связанные с распределением пропускной способности. Раздел должен содержать, как минимум, следующие используемые в производстве распределения пропускной способности сведения:

- 1) процедура представления ходатайства о получении пропускной способности;
  - 2) требования, действующие в отношении ходатайствующих о получении пропускной способности;
  - 3) временной график представления ходатайств о получении и распределении пропускной способности, производство представления ходатайства о получении сведений касательно временного графика, а также производство составления временного графика планируемых и экстренных работ по обслуживанию;
  - 4) принципы, регулирующие производство координирования, и действующая в его рамках система разрешения споров;
  - 5) производство, используемое в случае исчерпания пропускной способности, а также критерии приоритета распределения долей пропускной способности, учитывающие общественную важность услуги в сравнении с другими откладываемыми услугами;
  - 6) детальные данные ограничений использования инфраструктуры;
  - 7) условия, на основании которых, устанавливая предпочтения в производстве распределения пропускной способности, берутся в расчёт прежние доли пропускной способности;
  - 8) данные о методах, применяемых при соответствующем требованиям рассмотрении ходатайств по оказанию услуг грузовых перевозок, международных перевозок и одноразовых ходатайств о получении пропускной способности.
- (5) Один из разделов должен содержать описание процедуры представления ходатайства о получении указанной в статье 14 данного закона лицензии на деятельность и указанного в статье 27 единого сертификата безопасности либо ссылку на веб-страницу, на которой такая информация бесплатно доступна в электронном виде не менее, чем на двух официальных языках Европейского Союза.
- (6) Один из разделов должен содержать порядок разрешения споров и представления жалоб, связанных с доступом к железнодорожной инфраструктуре и услугам, а также с указанной в части 3 статьи 97 программой эффективности.
- (7) Один из разделов должен содержать порядок установления доступа к сервисным центрам и соответствующих плат за использование. Операторы, сервисные центры которых не контролируются предпринимателями в сфере железнодорожной инфраструктуры, представляют сведения о платах за использование, подлежащим оплате за доступ к центру и оказание услуг, а также сведения о технических показателях доступа для извещения железнодорожной сети или ссылку на веб-страницу, на которой такая информация бесплатно доступна в электронном виде не менее, чем на двух официальных языках Европейского Союза.
- (8) Извещение железнодорожной сети содержит также сведения о производстве распределения международных ниток графика.
- (9) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры публикует в извещении железнодорожной сети список сегментов рынка, для которых устанавливается дополнительная плата, соответственно части 1 статьи 99 данного закона, и пересматривает его каждые пять лет.

#### **Статья 85. Временной график распределения пропускной способности**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры назначает и публикует в оповещении железнодорожной сети срок представления ходатайств о получении

пропускной способности на каждый период графика движения, при этом такой срок не может наступить раньше, чем за 12 месяцев до начала соответствующего периода графика движения.

- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обеспечивает, чтобы не менее, чем за 11 месяцев до начала периода графика движения в сотрудничестве с другими предпринимателями в сфере железнодорожной инфраструктуры были установлены первоначальные международные нитки графика, и чтобы в последующем производстве они максимально соблюдались.
- (3) Решение о распределении пропускной способности периода графика движения принимается в течение двух месяцев с момента наступления указанного в части 1 настоящей статьи срока.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры составляет проект графика движения и публикует его на своей веб-странице в течение четырёх месяцев с момента наступления указанного в части 1 настоящей статьи срока.
- (5) После публикации проекта графика движения предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры ведёт консультации с заинтересованными лицами и даёт им не менее одного месяца для представления своих мнений.

#### **Статья 86. Ходатайствующие о получении пропускной способности**

- (1) Ходатайствовать о получении пропускной способности могут:
  - 1) предприниматель в сфере железнодорожных перевозок, имеющий лицензию на деятельность в сфере железнодорожных перевозок пассажиров или грузов, а также единый сертификат безопасности;
  - 2) международное объединение предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок;
  - 3) компетентный орган, соответствующий Регламенту Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1370/2007 об услугах общественного пассажирского железнодорожного и автомобильного транспорта и об отмене Регламентов (ЕС) № 1191/69 и № 1107/70;
  - 4) перевозчик, отправитель грузов и предприниматель, оказывающий услуги комбинированных перевозок, заинтересованный в получении пропускной способности с целью оказания публичных услуг или из коммерческих соображений.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может ходатайствовать о получении пропускной способности в случае, указанном в части 3 статьи 90 данного закона.

#### **Статья 87. Ходатайство о получении пропускной способности в другом государстве-члене**

В случае, если указанный в части 1 статьи 86 ходатайствующий собирается представить ходатайство и получении пропускной способности для оказания услуг по перевозке пассажиров в другом государстве-члене, где доступ к железнодорожной инфраструктуре, согласно статье 11 Директивы Европейского парламента и Совета № 2012/34/ЕС, ограничен, то он уведомляет об этом соответствующих предпринимателей в сфере железнодорожной инфраструктуры и регулирующие органы в значении той же Директивы не менее, чем за 18 месяцев до начала того периода графика движения, на который представляется ходатайство о получении пропускной способности.

#### **Статья 88. Период графика движения и график движения поездов**

- (1) Пропускная способность железнодорожной инфраструктуры распределяется исходя из

периода графика движения, который начинается со второго воскресенья декабря. Предприниматели в сфере железнодорожной инфраструктуры могут договориться об иных числах начала и конца периода графика движения, уведомив об этом Европейскую комиссию, если данные изменения оказывают влияние на международное движение поездов.

- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры утверждает график движения поездов не позднее, чем за два месяца до начала периода графика движения.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может вносить изменения в график движения поездов только с согласия лица, получившего соответствующую долю пропускной способности.
- (4) В обоснованных и неизбежных случаях предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может в одностороннем порядке изменить график движения поездов в части, касающейся нераспределённой пропускной способности или отказа от распределённой пропускной способности.
- (5) Департамент конкуренции имеет право с целью проверки верности данных, представленных в проекте графика движения и утверждённом графике движения поездов, потребовать у предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры представления дополнительных данных, объяснений и документов. В случае, если в проекте графика движения и утверждённом графике движения были представлены неполные или неверные данные, или если они не соответствуют требованиям данного закона или установленного на его основании постановления, то Департамент конкуренции имеет право сделать предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры предписание с требованием устранения недостатков.
- (6) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан внести изменения или дополнения в проект графика движения или утверждённый график движения поездов, на основании указанного в части 5 настоящей статьи предписания, в течение пяти дней с момента получения предписания и в тот же срок за свой счёт направить информацию о внесённых изменениях или дополнениях лицам, представившим ходатайства о получении пропускной способности.

#### **Статья 89. Рамочное соглашение об использовании пропускной способности**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может с целью использования пропускной способности заключить с ходатайствующим о её получении рамочное соглашение сроком на пять последовательных периодов графика движения, в котором устанавливаются права и обязанности сторон в связи с пропускной способностью, а также платы, рассчитанные на более длительный период, чем один период графика движения, при этом доля пропускной способности уточняется отдельно для каждого периода графика движения, в соответствии с рамочным соглашением.
- (2) Рамочное соглашение может быть продлено на равные первоначальному сроку действия промежутки времени.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры раскрывает содержание каждого рамочного соглашения всем заинтересованным лицам, храня при этом коммерческую тайну ходатайствующего о получении пропускной способности.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может в обоснованных случаях дать согласие на заключение рамочного соглашения на более короткие или более длительные, чем указанный в части 1 настоящей статьи, сроки.

- (5) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может заключить соглашение на более длительный срок, чем указано в части 1 настоящей статьи, который тем не менее не может превышать десять последовательных периодов графика движения только в случае, если ходатайствующий о получении пропускной способности:
- 1) представляет договор об оказании публичных услуг или договор с владельцем перевозимого груза, заключённый на весь период действия рамочного соглашения;
  - 2) сделал долгосрочные инвестиции в железнодорожные перевозки и подтверждает их наличие;
  - 3) берёт на себя письменное обязательство сделать долгосрочные инвестиции в железнодорожные перевозки и представляет письменный график планируемых инвестиций.
- (6) При необходимости рамочные соглашения, указанные в настоящей статье, должны подлежать изменениям, и они не должны исключать возможность использования пропускной способности другими ходатайствующими о получении пропускной способности.
- (7) Рамочные соглашения, указанные в настоящей статье, необходимо до их заключения представить для одобрения Департаменту конкуренции, который может отказать от одобрения рамочного соглашения, если оно не соответствует требованиям, перечисленным в части 6 настоящей статьи, или если заключение рамочного соглашения на более длительный срок, чем указано в части 1, не является, в соответствии с частью 5, обоснованным, а также если приведённые в качестве обоснования инвестиции не доказаны или не являются достаточными.
- (8) Департамент конкуренции имеет право для вынесения решения в части одобрения рамочного соглашения потребовать у предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры дополнительные данные, объяснения и документы.

#### **Статья 90. Принципы распределения пропускной способности**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры максимально удовлетворяет ходатайства предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок о получении пропускной способности и, насколько это возможно, учитывает все ограничения, устанавливаемые в отношении ходатайствующих, а также их влияние на коммерческую деятельность ходатайствующего.
- (2) Распределение ниток графика, проходящих через несколько железнодорожных сетей, предварительно согласовывается с соответствующими органами распределения пропускной способности, на выгодных для предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок условиях.
- (3) Ходатайствующий имеет право представить ходатайство о получении нитки графика, проходящей через несколько железнодорожных сетей, только одному предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры, который в таком случае обязан действовать в интересах ходатайствующего, представляя ходатайства о получении необходимой пропускной способности другим органам распределения пропускной способности.
- (4) Представление отдельного ходатайства о получении пропускной способности не требуется в следующих случаях:
- 1) для движения спасательного поезда или вспомогательного локомотива;
  - 2) для движения локомотива или моторного поезда в условиях несчастного случая или для замены локомотива или моторного поезда, везущего технически

неисправный состав поезда, с целью продолжить перевозку грузов или пассажиров;

- 3) для движения хозяйственного поезда по рабочему объекту и обратно с целью ведения хозяйственной деятельности на железнодорожной инфраструктуре.

### **Статья 91. Процедура координирования распределения пропускной способности**

- (1) В случае, если при рассмотрении ходатайств окажется, что ходатайств о получении пропускной способности на какую-либо часть железнодорожной инфраструктуры было представлено больше, чем позволяет рассчитанная максимальная пропускная способность данной части железнодорожной инфраструктуры, либо о получении той же самой пропускной способности или частично совпадающих пропускных способностей ходатайствует одновременно несколько ходатайствующих, то предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан организовать процедуру координирования.
- (2) Процедура координирования пропускной способности – это деятельность предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры с целью вмещения всех ходатайств в график движения, путём ведения переговоров с ходатайствующими и делая им предложения как можно более выгодным для ходатайствующих образом. В ходе процедуры координирования предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры консультируется с ходатайствующими и представляет им предложения о распределении пропускной способности с разумными ограничениями. Представляя предложение, предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры оценивает его потенциальное влияние на коммерческую деятельность ходатайствующего.
- (3) Процедура координирования проводится на основании следующей информации, которую раскрывают заинтересованным ходатайствующим о получении пропускной способности в разумный срок после получения соответствующих сведений, указанных в части 1 настоящей статьи:
  - 1) нитки графика, о которых все остальные ходатайствующие о получении пропускной способности ходатайствовали на тех же самых маршрутах;
  - 2) нитки графика, изначально выделенные всем другим ходатайствующим о получении пропускной способности на тех же самых маршрутах;
  - 3) предложенные соответственно части 2 настоящей статьи альтернативные нитки графика на соответствующих маршрутах;
  - 4) все детали критериев, которые берутся в расчёт в процессе распределения пропускной способности.
- (4) При раскрытии указанной в части 3 настоящей статьи информации не раскрываются ходатайствующие о получении пропускной способности, если последние не дали на то своего согласия.
- (5) В случае, если ходатайствующие не достигнут соглашения, то предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры имеет право с целью удовлетворения ходатайств и разрешения споров вынести координированное решение, в котором, по возможности, учитываются экономические интересы всех ходатайствующих. Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры оповещает ходатайствующих о подготовке координированного решения на своей веб-странице. Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры выносит координированное решение в течение десяти рабочих дней с момента публикации оповещения о подготовке координированного решения и публикует его на своей веб-странице.
- (6) В процессе организации и проведения процедуры координирования предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан следовать правилам и принципам процедуры координирования, изложенным в оповещении железнодорожной сети.

- (7) В процессе организации процедуры координирования необходимо учесть, чтобы в случае возникновения ситуации исчерпания пропускной способности, указанной в части 1 статьи 92 данного закона, такую ситуацию было бы возможно установить не менее, чем за десять месяцев до начала следующего периода графика движения.

## **Статья 92. Исчерпание пропускной способности железнодорожной инфраструктуры**

- (1) В случае, если в процессе процедуры координирования распределения пропускной способности окажется, что все обоснованные ходатайства, связанные с какой-либо частью железнодорожной инфраструктуры, невозможно удовлетворить, то предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры признаёт пропускную способность на данной части железнодорожной инфраструктуры исчерпанной и незамедлительно уведомляет об этом Департамент защиты прав потребителей и технического надзора и Департамент конкуренции. Признание пропускной способности железнодорожной инфраструктуры исчерпанной должно основываться на анализе реального использования пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, в том числе на оценке роста спроса на перевозимые в настоящее и будущее время объёмы грузов.
- (2) В случае исчерпания пропускной способности, в процессе её распределения предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок, входящих в состав одного концерна, или иных связанных между собой посредством решающего влияния в значении Закона о конкуренции предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок считают единым предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок.
- (3) Критерии и процедура распределения пропускной способности, в случае исчерпания последней, предусматриваются в оповещении железнодорожной сети, которой предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан следовать.
- (4) В случае исчерпания пропускной способности, при её распределении необходимо следовать принципу, согласно которому пропускную способность должно получить как можно большее количество представивших ходатайства предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок. Для обеспечения следования данному принципу в оповещении железнодорожной сети предусматривается разумное ограничение с учётом ситуации на рынке, которое не должно превышать при распределении подлежащей распределению пропускной способности предпринимателям в сфере железнодорожных перевозок, в случае её исчерпания, независимо от критерия распределения пропускной способности.
- (5) В случае исчерпания пропускной способности, плата за использование железнодорожной инфраструктуры, взимаемая предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры за использование железнодорожной инфраструктуры, может, помимо указанной в части 1 статьи 98 платы за использование, содержать плату за исчерпание пропускной способности, отражающей исчерпание пропускной способности, возникающей при перегруженности железнодорожной инфраструктуры, на определённой предпринимателей в сфере железнодорожной инфраструктуры части железнодорожной инфраструктуры. Плата за исчерпание пропускной способности взимается путём проведения публичных торгов пропускной способности, в результате которых доли пропускной способности получают ходатайствующие, направившие самое высокое предложение. Устанавливая плату за исчерпание пропускной способности на публичных торгах, предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен учитывать принципы, изложенные в части 4 настоящей статьи.
- (6) В случае исчерпания пропускной способности предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры имеет право в обоснованных случаях использовать

отличающиеся от указанных в части 5 настоящей статьи критерии распределения пропускной способности. Выбранный критерий должен быть предварительно указан и обоснован в оповещении железнодорожной сети, а также соответствовать принципам, изложенным в части 4 настоящей статьи.

- (7) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан использовать указанную в части 5 настоящей статьи плату за исчерпание пропускной способности и другие возможные платы, которые предприниматели в сфере железнодорожных перевозок выплачивают за доступ к железнодорожной инфраструктуре, в случае исчерпания пропускной способности, в дополнение к плате за использование, исключительно в целях применения мер, представленных в программе повышения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры. Департамент конкуренции имеет право проверить выполнение предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры данного обязательства, потребовав для этого у предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры данные, объяснения и документы.
- (8) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры не составит в требуемый срок указанную в статье 93 данного закона программу повышения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры либо не начнёт применять меры, представленные в одобренной Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора программе повышения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, то предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры теряет право взимать с предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок указанную в части 5 настоящей статьи плату за исчерпание пропускной способности, кроме случаев, когда меры, представленные в программе повышения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры было невозможно применить по независящим от предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры причинам, или если возможные решения не являются экономически и финансово выгодными.
- (9) На случай возникновения изложенной в части 8 настоящей статьи ситуации, в оповещении железнодорожной сети необходимо предусмотреть критерий и процедуру распределения пропускной способности, позволяющие распределить пропускную способность, в случае её исчерпания, таким образом, что, помимо платы за использование железнодорожной инфраструктуры, с предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок не взималось бы иных плат. Данный критерий и процедура должны соответствовать принципам, указанным в части 4 настоящей статьи.

### **Статья 93. Анализ пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и программа повышения пропускной способности**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан в течение шести месяцев после признания пропускной способности железнодорожной инфраструктуры исчерпанной провести анализ пропускной способности. Целью анализа является выявить причины исчерпания пропускной способности, а также финансовые и технические меры для устранения исчерпания и достижения дополнительной пропускной способности.
- (2) Анализ пропускной способности должен учитывать железнодорожную инфраструктуру, организацию труда и характер оказываемых на ней услуг, а также влияние всех этих факторов на пропускную способность железнодорожной инфраструктуры. В качестве возможных мер рассматривают, прежде всего, перенаправление услуг, согласование временного графика, изменение скоростных режимов и улучшения инфраструктуры.
- (3) В течение шести месяцев после проведения анализа предприниматель в сфере

железнодорожной инфраструктуры составляет программу повышения пропускной способности. При её составлении предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры учитывает предложения пользователей железнодорожной инфраструктуры. Программа повышения пропускной способности представляется для одобрения Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора.

- (4) Программа повышения пропускной способности должна содержать следующие данные:
  - 1) причины исчерпания пропускной способности;
  - 2) предполагаемое развитие железнодорожного движения в процессе реализации программы повышения пропускной способности;
  - 3) обстоятельства, препятствующие развитию железнодорожной инфраструктуры;
  - 4) возможности повышения пропускной способности и связанные с ними расходы, в том числе предполагаемые изменения плат за использование железнодорожной инфраструктуры после повышения пропускной способности;
  - 5) меры, принимаемые для повышения пропускной способности и график их применения.
- (5) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право отказаться от одобрения программы повышения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, если она не соответствует требованиям, указанным в части 4 настоящей статьи, и сделать предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры предписание, назначающее срок для устранения недостатков.
- (6) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан принимать разумные усилия для применения мер, изложенных в программе повышения пропускной способности. Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры публикует программу повышения пропускной способности на своей веб-странице после её одобрения Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора.
- (7) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры в указанный в части 1 настоящей статьи срок не составил анализа пропускной способности или не принял разумных усилий для применения мер для повышения пропускной способности, на основании программы повышения пропускной способности, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право сделать предписание, обязующее предпринимателя провести анализ пропускной способности или действовать на основании программы повышения пропускной способности.
- (8) В случае невыполнения указанного в части 7 настоящей статьи предписания, Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может применить денежное принуждение в порядке, предусмотренном Законом о субститутивном исполнении и денежном принуждении.

**Статья 94. Обеспечивающие доступ основные и дополнительные услуги, а также вспомогательные услуги доступа**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан обеспечить всем предпринимателям нижеуказанные основные услуги, обеспечивающие доступ:
  - 1) рассмотрение ходатайств о получении пропускной способности, т.е. составление распределяющим пропускную способность железнодорожной инфраструктуры проекта графика движения на основании представленных ходатайств, учитывая объём подлежащей распределению пропускной способности и указанные в частях 3 и 4 статьи 81 данного закона предпочтения в части внесения в график движения; а также рассмотрение предложений, представленных относительно проекта графика движения, учитывая их, насколько это возможно; организация процедуры координирования; процедура

- в случае исчерпания пропускной способности и утверждение графика движения;
- 2) передача выделенной доли пропускной способности в пользование, т.е. предоставление доступа к железнодорожной инфраструктуре в объёме полученной доли пропускной способности, а также предоставление возможности использовать долю пропускной способности в порядке, указанном в договоре использования железнодорожной инфраструктуры, с учётом положений данного закона;
  - 3) обеспечение использования и исправности дорожных устройств, устройств связи и безопасности, т.е. передача в пользование предпринимателю в сфере железнодорожного транспорта и обеспечение соответствия техническим требованиям устройств, необходимых для управления железнодорожным движением, с помощью которых обеспечивается безопасность движения поездов, манёвровых работ, а также дистанционное управление, в том числе с помощью электронной, кабельной связи и радиосвязи, с целью оперативного и безопасного осуществления железнодорожного движения;
  - 4) организация железнодорожного движения, т.е. управление соответствующим установленным в правилах технической эксплуатации железнодорожным движением на отрезках железной дороги, а также организация манёвровых работ на станциях, между станциями, в зонах маневрирования и на железнодорожных ветках;
  - 5) передача предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок необходимой информации для использования выделенной ему доли пропускной способности, т.е. уведомление предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок об организации движения на инфраструктуре, правилах, перебоях движения и других изменениях движения на протяжении данной пропускной способности;
  - 6) использование железнодорожной инфраструктуры, в том числе стрелочных переводов и железнодорожных веток;
  - 7) обеспечение тяговых подстанций, контактной сети и линий передачи тягового электроснабжения в местах, где это возможно.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен предлагать обеспечивающие доступ дополнительные услуги в случае, если у предпринимателя нет возможности использовать другие варианты. В число обеспечивающих доступ дополнительных услуг помимо прочего входят:
- 1) передача тягового электроснабжения, плата за которое указывается отдельно от платы за использование контактной сети;
  - 2) предварительный нагрев пассажирских поездов, т.е. нагрев пассажирского салона вагона пассажирского поезда до установленной температуры перед отправкой поезда;
  - 3) проверка перевозки опасного груза на основании специального договора, т.е. осуществляемая предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок перевозка опасного груза на основании договора, заключённого между предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, не имеющим советника по безопасности, и предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, имеющим советника по безопасности, проводимая под надзором советника по безопасности предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры;
  - 4) оказание помощи при движении поездов специального назначения, на основании специального договора.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может, в случае достижения такой договорённости, оказывать предпринимателю также вспомогательные услуги доступа. В число вспомогательных услуг доступа входят:
- 1) предоставление возможности использования путей доступа, ведущих к

необходимым для осуществления железнодорожных перевозок строениям, с целью заправки топливом, формирования поездов и оказания других услуг – предоставление доступа на железнодорожном подвижном составе, находящемся в пределах станции или на перекрёстке дорог, ведущих за пределы станции, к необходимым для осуществления железнодорожных перевозок строениям, таким как погрузочная платформа, эстакада и другим, а также в места заправки топливом и другие места, необходимые для осуществления железнодорожных перевозок;

- 2) предоставление доступа к системе трансляции – предоставление возможности передачи пассажирам информации о пассажирском сообщении через систему информирования железнодорожной станции;
- 3) технический осмотр железнодорожного подвижного состава – проверка технического состояния железнодорожного подвижного состава в промежутках между ремонтами, с целью предотвратить возможные поломки и установить, нуждается ли железнодорожный подвижной состав в ремонте;
- 4) услуги продажи билетов в здании вокзала;
- 5) услуги по обслуживанию, которые оказываются в сервисных центрах, предусмотренных для скорых поездов или иных типов железнодорожных подвижных составов, нуждающихся в специальных центрах;
- 6) предоставление доступа к сети связи;
- 7) передача дополнительной информации.

#### **Статья 95. Сервисный центр и оператор сервисного центра**

- (1) Оператором сервисного центра является предприниматель, ведущий хозяйственную деятельность в одном или нескольких сервисных центрах либо оказывающий предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок соответствующие услуги или услуги, указанные в части 2 и 3 статьи 94 данного закона, в одном или нескольких сервисных центрах.
- (2) Сервисным центром является:
  - 1) пассажирская станция, её здания и иной сервисный центр, предназначенный для пассажиров, а также табло путевой информации и билетная касса;
  - 2) грузовой терминал;
  - 3) сортировочная станция, сооружение для формирования поездов и осуществления манёвровых работ;
  - 4) стоянка, предназначенная для временного содержания железнодорожного подвижного состава между выполнением им двух служебных задач;
  - 5) пункт технического обслуживания, за исключением такого пункта, в котором осуществляется нестандартное обслуживание скорых поездов или иных железнодорожных подвижных составов, нуждающихся в специальном сооружении, для которого транспортное средство необходимо снять с использования;
  - 6) иное техническое сооружение, а также здание уборки и прачечной;
  - 7) связанное с железнодорожной деятельностью сооружение морского порта или порта внутренних вод;
  - 8) комната для отдыха работников железной дороги;
  - 9) сооружение для заправки топливом, при этом плата за хранимое в нём топливо указывается в счёте отдельно.
- (3) В случае, если оператор сервисного центра, указанный в пунктах 1-4, 7 и 9 статьи 2, находится под прямым или косвенным контролем предпринимателя, имеющего доминирующее положение на рынке железнодорожных перевозок, то работа оператора сервисного центра должна быть организована таким образом, чтобы он оставался независимым от такого предпринимателя в организационном плане и при принятии решений. Требование независимости считается выполненным, если внутри предприятия для разных родов деятельности были созданы отдельные подразделения, имеющие

раздельные бухгалтерские учёты.

- (4) В случае, если оперирование сервисного центра обеспечивает предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, или если оператор находится под прямым или косвенным контролем предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, то требование независимости, указанное во втором предложении части 3 настоящей статьи, считается выполненным при условии, что предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры является независимым от всех предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок с точки зрения юридической формы, организации и принятия решений.

#### **Статья 96. Доступ к сервисным центрам и оказываемым там услугам**

- (1) Оператор сервисного центра обеспечивает всем предпринимателям в сфере железнодорожных перевозок на недискриминационных условиях доступ к железной дороге, а также сервисным центрам и оказываемым там услугам.
- (2) Оператор сервисного центра отвечает на ходатайство о получении доступа к сервисному центру и оказываемым там услугам, представленное предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, в течение 30 дней с момента получения ходатайства. В обоснованном случае и при получении соответствующего ходатайства Департамент конкуренции может назначить отличный от общего правила срок дачи ответа.
- (3) Ходатайство, указанное в части 2 настоящей статьи, может быть отклонено только в том случае, если есть другая целесообразная альтернатива оказания соответствующих услуг по перевозке по тому же или альтернативному маршруту на экономически разумных условиях. Получение ходатайства о получении доступа не обязывает оператора сервисного центра осуществлять инвестиции с целью удовлетворения ходатайств всех предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок.
- (4) Целесообразная альтернатива означает доступ к другому сервисному центру, который является экономически приемлемым для предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок и позволяет ему осуществить необходимые перевозки грузов или пассажиров; а альтернативный маршрут – это иной маршрут между тем же пунктом отправления и назначения при условии, что два маршрута для осуществления оказываемых предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок услуг по перевозке грузов или пассажиров являются взаимозаменяемыми.
- (5) В случае, если оператором сервисного центра является указанный в части 3 и 4 статьи 95 данного закона предприниматель в сфере железнодорожного транспорта, то он должен письменно пояснить своё решение об отклонении ходатайства и указать другие целесообразные альтернативы в других сервисных центрах.
- (6) В случае, если оператор сервисного центра делает заключение, что ходатайства для получения доступа к оказываемым в таком сервисном центре услугам совпадают между собой, то он пытается, по возможности, максимально удовлетворить все ходатайства. Если целесообразная альтернатива отсутствует, и на основании представленных ходатайств невозможно удовлетворить все ходатайства, связанные с данным сервисным центром, то ходатайствующий может представить жалобу в Департамент конкуренции, который рассматривает жалобу и, при необходимости, принимает меры, обеспечивающие ходатайствующему возможность использования сервисного центра в необходимом объёме.
- (7) В случае, если сервисный центр не использовался в течение двух последующих лет, и предприниматели в сфере железнодорожных перевозок изъявили оператору или

владельцу сервисного центра желание получить доступ к центру, и необходимость такого доступа доказана, то оператор или владелец сервисного центра должен незамедлительно уведомить заинтересованных лиц о том, что центр возможно полностью или частично использовать в качестве сервисного центра, на основании договора пользования.

- (8) В порядке исключения к указанному в части 7 настоящей статьи, оператор или владелец сервисного центра не обязан разрешать использование центра, если он докажет, что, ввиду происходящих преобразований, предприниматель в сфере железнодорожных перевозок не имеет возможности использовать центр.

### **Статья 97. Договор использования железнодорожной инфраструктуры и программа эффективности**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок, получивший долю пропускной способности, и предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры заключают к началу периода графика движения договор использования железнодорожной инфраструктуры, в котором указываются детали доступа к железнодорожной инфраструктуре, такие как время и продолжительность использования, а также плата за использования и прочие условия, касающиеся использования железнодорожной инфраструктуры.
- (2) Договор, указанный в части 1 настоящей статьи, заключается в письменном виде. При определении условий пользования учитывают характер и длительность услуги, ситуацию на рынке и степень износа железнодорожной инфраструктуры, а также состав, состояние и скорость железнодорожного подвижного состава.
- (3) В дополнение к указанному в части 1 договору составляется программа эффективности, которая действует для всей железнодорожной сети, и цель которой состоит в минимизации перебоев и улучшении работы железнодорожной сети. Программа может включать в себя санкции за деяния, послужившие причиной перебоев в работе железнодорожной сети, компенсации предпринимателям, понёсшим ущерб в результате перебоев, а также премии за более высокие, чем ожидалось, показатели эффективности.
- (4) основополагающие принципы указанной в части 3 настоящей статьи программы эффективности, содержатся в пункте 2 приложения VI Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2012/34/ЕС.
- (5) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок, имеющий предпочтительное право быть внесённым в график движения, и предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры не успеют договориться об условиях использования железнодорожной инфраструктуры к началу периода графика движения, то предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан предоставить предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок возможность использовать железнодорожную инфраструктуру на условиях, оговорённых на предыдущий период графика движения, до достижения нового соглашения.
- (6) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок впервые получает предпочтительное право быть внесённым в график движения и ему не удаётся достичь соглашения с предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры к началу периода графика движения, то условия использования железнодорожной инфраструктуры до достижения соглашения назначает Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, учитывая действующие до того момента условия использования железнодорожной инфраструктуры и общие интересы.

### **Статья 98. Назначение платы за использование железнодорожной инфраструктуры и**

### **сервисных центров**

- (1) Плата за использование железнодорожной инфраструктуры, взимаемая за использование обеспечивающих доступ услуг и инфраструктуры, объединяющей сервисные центры, состоит из прямых расходов предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, связанных с оказанием соответствующих услуг.
- (2) Плата за использование, которая устанавливается за доступ к рельсовым путям в пределах сервисных центров и за оказание там услуг, не может превышать размер расходов, связанных с оказанием услуг, к которым добавляется разумная коммерческая прибыль. Под разумной коммерческой прибылью понимают производительность собственного капитала, которая находится в соответствии со средним показателем соответствующей экономической отрасли за последние несколько лет, и учитывая при этом риск оператора сервисного центра или отсутствие такового.
- (3) В случае, если обеспечивающие доступ дополнительные услуги, изложенные в части 2 статьи 94, и вспомогательные услуги доступа, указанные в части 3, на графике предлагает только один поставщик услуг, то плата за использование дополнительных и вспомогательных услуг доступа не должна превышать валовые расходы, связанные с оказанием таких услуг. Валовые расходы, связанные с оказанием дополнительных и вспомогательных услуг, в значении данного закона – это связанные с оказанием услуг прямые расходы, капитальные расходы, пропорциональная часть от общих расходов предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, а также разумная коммерческая прибыль.
- (4) Плата за использование железнодорожной инфраструктуры, взимаемая за передачу в использование целевой одноразовой пропускной способности состоит из прямых расходов предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, связанных с оказанием соответствующей услуги, к которой могут быть добавлены указанные в части 1 статьи 99 данного закона дополнительные платы. В случае, если железнодорожные перевозки осуществляются с некоммерческой целью, в том числе, если железнодорожная инфраструктура используется для осуществления пробной езды машинистом локомотива, то плата за использование должна отражать только прямые расходы, связанные с передачей пропускной способности в использование, и дополнительных плат не назначается.
- (5) В случае, если движение поездов охватывает несколько железнодорожных сетей железнодорожной системы Европейского Союза, то предприниматели в сфере железнодорожной инфраструктуры ведут сотрудничество с целью установления системы эффективных плат за использование, координирования назначения плат за использование и применения указанной в части 3 статьи 97 данного закона программы эффективности.
- (6) Ведение переговоров между предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры и ходатайствующим о получении пропускной способности о размере платы за использование разрешено только под надзором Департамента конкуренции.
- (7) Методику расчёта платы за использование железнодорожной инфраструктуры, в которой указываются более конкретные основания для назначения платы за основные и дополнительные услуги, обеспечивающие доступ к железнодорожной инфраструктуре, вспомогательные услуги доступа, использование одноразовой целевой пропускной способности и сервисных центров, а также для расчёта указанных в статье 99 данного закона дополнительных плат, устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.
- (8) Назначенные в соответствии с частью 7 настоящей статьи платы за использование

применяются предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры и оператором сервисного центра для финансирования своей хозяйственной деятельности.

#### **Статья 99. Принципы назначения дополнительных плат**

- (1) В дополнение к плате за использование, взимаемой за основные услуги, обеспечивающие доступ, назначающий плату за использование, указанный в статье 106 данного закона, может с целью обеспечения полной компенсации расходов предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры назначить также дополнительные платы. Дополнительные платы назначаются на основании принципов эффективности, прозрачности и недискриминации и с учётом платёжеспособности представителей рыночных сегментов железной дороги.
- (2) Дополнительные платы, при назначении которых необходимо учитывать рост производительности предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок, а также его прямые расходы, не должны превышать расходы, связанные с оказанием основных услуг обеспечения доступа, к которым добавляется разумная коммерческая прибыль.
- (3) В отношении грузов, перевозимых в страны третьего мира или прибывающих оттуда, назначающий плату за использование, указанный в статье 106 данного закона, может с целью обеспечения полной компенсации расходов предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры назначить более высокие платы за использование, которые вместе с прямыми расходами не должны превышать расходы, связанные с оказанием основных услуг доступа, к которым добавляется разумная коммерческая прибыль.
- (4) Назначающий плату за использование, указанный в статье 106 данного закона, должен сообщать о внесении изменений в принципы назначения дополнительных плат не позднее, чем за три месяца до публикации оповещения железнодорожной сети.

#### **Статья 100. Представление данных о платах за использование Департаменту конкуренции**

Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, оператор сервисного центра и Департамент защиты прав потребителей и технического надзора должны представить Департаменту конкуренции все необходимые данные о платах за использование, чтобы у Департамента конкуренции была возможность исполнить задачи, указанные в части 1 статье 109 данного закона.

#### **Статья 101. Принципы заказа услуг**

- (1) Основные услуги доступа могут быть заказаны исключительно в виде комплекса перечисленных в части 1 статьи 94 услуг, а плата за использование, взимаемая за обеспечивающие доступ основные услуги, включает в себя оказание всех указанных услуг.
- (2) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок имеет право заказать указанные в части 2 обеспечивающие доступ дополнительные услуги и указанные в части 3 статьи 94 данного закона вспомогательные услуги доступа отдельно, в случае необходимости.
- (3) Плата за использование, взимаемая за каждую обеспечивающую доступ дополнительную услугу и каждую вспомогательную услугу доступа, рассчитывается отдельно.

#### **Статья 102. Плата за бронирование**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры может потребовать у ходатайствующего о получении пропускной способности плату за бронирование выделенной ему доли пропускной способности, которая осталась без использования, с

целью стимулирования более эффективного использования выделенной доли пропускной способности. Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры назначает размер платы за бронирование и публикует её в оповещении железнодорожной сети.

- (2) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок регулярно не использовал нитку графика или её часть в рамках выделенной ему доли пропускной способности, то предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен потребовать у ходатайствующего о получении пропускной способности указанную в части 1 настоящей статьи плату.
- (3) Принципы взимания платы за бронирование и установления факта неиспользования выделенной доли пропускной способности публикуются в указанном в статье 84 данного закона оповещении железнодорожной сети.

### **Статья 103. Использование доли пропускной способности**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок не имеет права передавать или уступать выделенную ему долю пропускной способности. Нарушение данного требования влечёт за собой отчуждение доли пропускной способности и потерю предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок права в дальнейшем получать доли пропускной способности.
- (2) Использование выделенной предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок доли пропускной способности указанным в части 1 статьи 86 данного закона ходатайствующим, который, в свою очередь, не является предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, в интересах и по указанию данного ходатайствующего, не является передачей или уступкой доли пропускной способности.
- (3) В случае признания пропускной способности исчерпанной, предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры имеет право забрать долю пропускной способности у предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок, который, как минимум, в течение одного месяца не использовал выделенную ему долю пропускной способности в порядке, установленном в договоре использования железнодорожной инфраструктуры, кроме случаев, когда использование железнодорожной инфраструктуры было затруднено обстоятельствами, независящими от предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры публикует на своей веб-странице объявление касательно отчуждения доли пропускной способности на основании части 1 настоящей статьи и назначает 14-дневный срок для представления ходатайств о получении отчуждённой доли пропускной способности.
- (5) В случае, если в получении отчуждённой доли пропускной способности заинтересовано одновременно несколько ходатайствующих, то к её распределению применяют положения частей 1-6 статьи 91 данного закона. К распределению отчуждённой доли пропускной способности, в случае исчерпания пропускной способности, применяются положения частей 2, 3, 5, 6, 8 и 9 статьи 92 данного закона.

### **Статья 104. Распределение одноразовой целевой доли пропускной способности**

- (1) Владелец железнодорожного подвижного состава имеет право представить предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры ходатайство о получении одноразовой целевой доли пропускной способности.
- (2) Владелец железнодорожного подвижного состава, который не является предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, должен для получения

одноразовой целевой пропускной способности заключить договор с предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, который осуществляет целевую перевозку от имени получившего одноразовую долю пропускной способности владельца железнодорожного подвижного состава.

- (3) Одноразовая целевая доля пропускной способности означает весь резерв пропускной способности отрезка железной дороги, который выделяется предпринимателю в сфере железнодорожного транспорта:
  - 1) с целью осуществления одноразовой железнодорожной перевозки, в связи с технологическими потребностями, которая может представлять из себя пробную езду железнодорожного подвижного состава, транспортировку железнодорожного подвижного состава в ремонт, организацию пробной езды машиниста локомотива; либо
  - 2) с целью осуществления железнодорожной перевозки, находящейся вне утверждённого на период графика движения, которая может представлять из себя проезд туристического поезда, заказную перевозку и продолжение пути товарного поезда, ожидающего более длительной последующей езды между станциями.
- (4) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры обязан рассмотреть указанное в части 1 настоящей статьи ходатайство и запланировать использование одноразовой целевой доли пропускной способности в течение пяти рабочих дней с момента получения ходатайства. Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен учитывать необходимость удовлетворения подобных ходатайств при составлении ежегодного графика движения. Данное требование действует также в случае исчерпания пропускной способности.
- (5) В случае, если предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры было направлено объяснение, в котором обосновывается объективная срочность ходатайства, то, в случае наличия пропускной способности, он обязан выделить одноразовую целевую долю пропускной способности в течение двух дней с момента получения ходатайства и незамедлительно уведомить об этом ходатайствующего о получении доли пропускной способности.

#### **Статья 105. Нераспределённая пропускная способность**

Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры публикует на своей веб-странице объявление о пропускной способности, которая осталась без распределения, в связи с непредставлением в срок указанных в части 1 статьи 85 ходатайств или по иной причине. В случае, если предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры получит ходатайство о получении данной доли пропускной способности, то он имеет право незамедлительно удовлетворить такое ходатайство.

#### **Статья 106. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора в качестве назначающего платы за использование**

- (1) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора назначает методику расчёта установленной на основании части 7 статьи 98 данного закона платы за использование железнодорожной инфраструктуры, а также плату за использование железнодорожной инфраструктуры и дополнительные платы, на основании данных бухгалтерского учёта предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры; и взимает платы за использование.
- (2) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры является независимым от предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок с точки зрения юридической формы, организации и принятия решений, то он самостоятельно взимает платы за использование.

### **Статья 107. Департамент защиты прав потребителей и технического надзора в качестве органа распределения пропускной способности**

- (1) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры не является независимым от предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок с точки зрения юридической формы, организации или принятия решений, то задачи органа распределения пропускной способности выполняет за него Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, и в таком случае за представление ходатайства о получении пропускной способности ходатайствующему необходимо заплатить государственную пошлину в размере, установленном Законом о государственной пошлине.
- (2) В случае, изложенном в части 1 настоящей статьи, Департамент защиты прав потребителей и технического надзора выполняет следующие задачи:
  - 1) рассматривает составленный предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры проект извещения железнодорожной сети и, при необходимости, вносит изменения соответственно требованиям законодательства;
  - 2) рассматривает составленное предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры извещение железнодорожной сети и принимает решение об утверждении или не утверждении извещения железнодорожной сети;
  - 3) рассматривает ходатайства о получении пропускной способности и принимает решения о распределении долей пропускной способности;
  - 4) организует процесс координирования и принимает решение о координировании;
  - 5) при необходимости провозглашает пропускную способность исчерпанной;
  - 6) в случае исчерпания пропускной способности организует распределение пропускной способности и принимает решения о распределении долей пропускной способности;
  - 7) даёт предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры указания по составлению проекта графика движения;
  - 8) рассматривает мнения, представленные касательно проекта графика движения, и делает предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры предложения их учесть;
  - 9) даёт оценку графику движения и принимает решение об утверждении или не утверждении графика движения;
  - 10) рассматривает ходатайства о получении одноразовых целевых долей пропускной способности и принимает решения о выделении таких долей пропускной способности;
  - 11) в случае непредставления ходатайств в срок, указанный в части 1 статьи 85 данного закона, рассматривает ходатайства о получении нераспределённой доли пропускной способности и принимает решение о распределении такой нераспределённой доли пропускной способности.
- (3) В случае выделения ходатайствующему доли пропускной способности, данные о выделенной доле пропускной способности и детали, связанные с доступом к железнодорожной инфраструктуре, изложенные в части 1 статьи 97 данного закона, указываются в решении Департамента защиты прав потребителей и технического надзора.
- (4) Решения, принятые согласно частям 2 и 3 настоящей статьи, а также другая важная информация касательно распределения пропускной способности незамедлительно направляется предпринимателю в сфере железнодорожной инфраструктуры.

### **Глава 8**

### **КОНТРОЛЬ ЗА КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДОЙ НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ**

## УСЛУГ И ПОРЯДОК РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ

### **Статья 108. Контроль за конкурентной средой на рынке железнодорожных услуг**

- (1) Контроль за конкурентной средой на рынке железнодорожных услуг осуществляет Департамент конкуренции, который применяет меры для устранения дискриминирующего или иным образом несправедливого обращения. Для обеспечения справедливой конкурентной среды на рынке железнодорожных услуг Департамент конкуренции ведёт сотрудничество с соответствующими наблюдательными органами других государств-членов.
- (2) Департамент конкуренции как орган регулирования в значении Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2012/34/ЕС по собственной инициативе осуществляет контроль за указанными в части 1 статьи 109 данного закона обстоятельствами, чтобы избежать дискриминации ходатайствующих о получении пропускной способности, а также осуществляет проверку извещения железнодорожной сети на наличие дискриминирующих положений либо наделение предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры дискреционным правом, которое может быть использовано с целью дискриминации ходатайствующих о получении пропускной способности.
- (3) В рамках сотрудничества, указанного в части 1 настоящей статьи, Департамент конкуренции вместе с органами регулирования других государств-членов разрабатывают общие принципы и практику использования данного им права принятия решений. Оговаривается также порядок разрешения споров, возникающих в ходе указанного в части 6 статьи 109 данного закона производства.
- (4) Департамент конкуренции и Департамент защиты прав потребителей и технического надзора ведут между собой сотрудничество и делятся необходимой информацией с целью предупредить негативное влияние на состояние конкуренции и безопасности на рынке железнодорожных услуг. В рамках данного сотрудничества Департамент конкуренции даёт советы касательно обстоятельств, которые могут оказать влияние на конкурентную среду на рынке железнодорожных услуг, а Департамент защиты прав потребителей и технического надзора даёт советы касательно обстоятельств, которые могут оказать влияние на безопасность.
- (5) Без ущерба для независимости указанных в части 4 настоящей статьи органов при выполнении ими своих задач, перед принятием соответствующего решения данные органы оценивают советы, данные им другими органами. Отклонение от таких советов обосновывается в решении.
- (6) Департамент конкуренции регулярно, как минимум, через каждые два года проводит консультации с представителями пользователей услуг железнодорожных перевозок, чтобы учесть их мнение относительно рынка железнодорожных услуг.
- (7) Департамент конкуренции при выполнении своих задач имеет право потребовать необходимую информацию у предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, указанного в части 1 статьи 86 ходатайствующего и соответствующего третьего лица. Информация представляется Департаменту конкуренции в назначенный им срок, который не может превышать один месяц и может быть продлён на две недели.
- (8) При необходимости Департамент конкуренции может потребовать от предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры представления уведомления о том, что железнодорожная инфраструктура недоступна в связи с внеплановыми работами по обслуживанию.

- (9) Департамент конкуренции следит за выполнением требований финансовой прозрачности, указанных в статье 78 данного закона.
- (10) Для организации первой независимой процедуры распределения пропускной способности предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен представить Департаменту конкуренции одностороннее ходатайство, а также разрешить Департаменту конкуренции доступ к необходимым документам и рабочим помещениям с целью оценки независимости. Департамент конкуренции выносит решение относительно независимости предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры в течение 60 дней.

### **Статья 109. Рассмотрение жалоб**

- (1) В случае, если указанный в части 1 статьи 86 данного закона ходатайствующий о получении пропускной способности считает, что его права были нарушены, то он имеет право представить Департаменту конкуренции жалобу на действия и решения касательно следующего:
- 1) извещения железнодорожной сети в её первоначальной и конечной версии, а также представленных в ней критериев;
  - 2) производства распределения пропускной способности и его результатов;
  - 3) назначения плат за использование и дополнительных плат железнодорожной инфраструктуры;
  - 4) размера плат за использование и дополнительных плат, которые требуют или собираются требовать с ходатайствующего;
  - 5) доступа к железнодорожной инфраструктуре и сервисным центрам;
  - 6) доступа к услугам и назначения плат за использование услуг;
  - 7) управления движением;
  - 8) планирования обновлений и плановых и внеплановых работ по обслуживанию;
  - 9) соответствия требованиям, изложенным в статьях 72 и 75-78 данного закона либо
  - 10) действий при конфликте интересов.
- (2) Департамент конкуренции рассматривает жалобу, просит, при необходимости, представить дополнительную информацию и проводит консультации со сторонами в течение одного месяца с момента получения жалобы. Департамент конкуренции в течение шести недель с момента получения необходимой информации выносит решение относительно жалобы и публикует его. Департамент конкуренции своим решением оставляет жалобу без удовлетворения или делает предписание об устранении нарушения, назначив для этого разумный срок.
- (3) В случае невыполнения указанного в части 2 настоящей статьи предписания, Департамент конкуренции может применить денежное принуждение в порядке, предусмотренном Законом о субститутивном исполнении и денежном принуждении.
- (4) В случае, если жалоба была представлена в связи с доступом к международной железнодорожной линии или назначением платы, то Департамент конкуренции проводит консультацию с органами регулирования тех государств-членов, через которые проходит соответствующая нитка графика, а также, при необходимости, с Европейской комиссией и ходатайствует о получении от них всей необходимой информации до вынесения своего решения.
- (5) В случае, если к Департаменту конкуренции в связи с указанной в части 4 настоящей статьи жалобой обращается за консультацией орган регулирования другого государства-члена, то Департамент конкуренции представляет всю информацию, которую он имеет право потребовать у соответствующих лиц. Такая информация может

быть использована исключительно с целью разрешения вопросов, связанных с указанной в части 4 жалобой или расследованием.

- (6) В случае, если вопросы, связанные с международными перевозками, требуют решения двух или более органов регулирования, то для разрешения вопросов при подготовке решения Департамент конкуренции ведёт сотрудничество с другими органами регулирования.
- (7) В случае, если лицо, представившее Департаменту конкуренции жалобу, не согласно с решением Департамент конкуренции, то оно имеет право обжаловать решение в административном суде в порядке, предусмотренном Административно-процессуальным кодексом.
- (8) В случае, если решение о распределении пропускной способности находится в процессе обжалования, то до разрешения спора пропускная способность используется согласно обжалованному решению.
- (9) В случае признания указанного в пунктах 2-6 и 9-11 части 2 статьи 107 данного закона решения Департамента защиты прав потребителей и технического надзора недействительным или отмены такого решения предприниматель в сфере железнодорожных перевозок или другой владелец железнодорожного подвижного состава имеет право потребовать у государства возмещения исключительно прямого материального ущерба.

## **Глава 9**

### **ТРЕБОВАНИЯ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ**

#### **Статья 110. Правила перевозок**

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок может оказывать публичные услуги по перевозке пассажиров или осуществлять другие железнодорожные перевозки по железной дороге общего пользования только на основании правил перевозок. В правилах перевозок предприниматель в сфере железнодорожных перевозок определяет условия перевозки пассажиров или грузов в зависимости от видов грузов или железнодорожных подвижных составов.
- (2) В правилах перевозок необходимо, помимо прочего, указать следующее:
  - 1) порядок назначения, установления и изменения платы;
  - 2) порядок уведомления об изменении платы;
  - 3) порядок рассмотрения жалоб пользователь услуг по перевозке пассажиров или грузов;
  - 4) в случае предпринимателя, оказывающего услуги по перевозке пассажиров – план разрешения неполадок, в котором указывается порядок оказания помощи пассажирам в случае серьёзных перебоев в оказании услуги, в значении статьи 18 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007.
- (3) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок публикует правила перевозок и их изменения до их вступления в силу на своей веб-странице.
- (4) Правила перевозок или их изменения вступают в силу не раньше, чем через 45 дней после публикации правил перевозок и их изменений на веб-странице.
- (5) Правила перевозок и внесённые в них изменения направляются для информации Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора и Департаменту конкуренции.

- (6) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора и Департамент конкуренции могут сделать предписание с требованием внесения изменений в правила перевозок, если они противоречат требованиям законодательства.
- (7) В случае невыполнения указанного в части 6 настоящей статьи предписания, орган, сделавший предписание, может применить денежное принуждение в порядке, предусмотренном Законом о субститутивном исполнении и денежном принуждении.

**Статья 111. Железнодорожная перевозка опасных грузов**

- (1) Перевозка опасных грузов по железной дороге может осуществляться исключительно под надзором советника безопасности, соответствующего требованиям статьи 13 Закона о химикатах.
- (2) При перевозке опасных грузов исходят из требований Приложения «С» (РИД) Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) или Соглашения о Международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

**Глава 10**  
**ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СИСТЕМ**

**Статья 112. Ввод подсистемы и составляющей взаимодействия в эксплуатацию**

- (1) Подсистема вводится в эксплуатацию на основании разрешения о вводе в эксплуатацию или разрешения на размещение на рынке.
- (2) Составляющая взаимодействия допускается к размещению на рынке или вводу в эксплуатацию, если она позволяет достичь взаимодействия в железнодорожной системе, соответствует основным требованиям, используется в предусмотренной для этого сфере применения и подлежит соответствующему обслуживанию и установке.
- (3) Подсистема путевого управления и сигнализации, энергообеспечения и железнодорожной инфраструктуры может быть введена в эксплуатацию только в случае, если она была спроектирована, построена и установлена соответствующим основным требованиям образом, и на её эксплуатацию было выдано разрешение, в соответствии со статьёй 115 данного закона.
- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора не имеет права препятствовать или ограничивать ввод в эксплуатацию соответствующей требованиям подсистемы или компонента взаимодействия, в том числе требовать осуществления дополнительной проверки соответствия требованиям, если такая проверка уже была осуществлена:
- 1) в ходе производства оценки соответствия либо
  - 2) компетентным органом другого государства-члена для проверки соответствия тем же требованиям, на тех же условиях эксплуатации.
- (3) Точные требования порядка применения и ввода в эксплуатацию технических характеристик подсистемы и компонента взаимодействия, а также список упомянутых в части 2 и 3 настоящей статьи основных требований устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

**Статья 113. Соответствие подсистемы и составляющей взаимодействия требованиям**

- (1) Соответствие подсистемы и составляющей взаимодействия требованиям удостоверяется производителем или его уполномоченным представителем либо на основании декларации соответствия Европейского Союза, составленной осуществившим размещение на рынке Европейского Союза предпринимателем. В случае, если это предусмотрено в технической характеристике взаимодействия, то к декларации соответствия Европейского Союза прилагается сертификат соответствия,

выданный органом оценки соответствия.

- (2) В случае, если, по мнению Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, при использовании составляющей взаимодействия последняя не соответствует основным требованиям, то департамент должен, принимая во внимание опасность железнодорожному движению, возникающую в связи с таким несоответствием, принять меры и сделать предписание с требованием ограничения использования составляющей взаимодействия, запрета на её использование, изъятия или отзыва составляющей с рынка.
- (3) В случае невыполнения указанного в части 2 настоящей статьи предписания, Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может применить денежное принуждение в порядке, предусмотренном Законом о субститутивном исполнении и денежном принуждении.
- (4) Уведомление о мерах, принятых в соответствии с частью 2 настоящей статьи, направляется Европейской комиссии, Департаменту железных дорог и другим государствам-членам, и в нём указывается, что из нижеперечисленного послужило причиной несоответствия основным требованиям:
  - 1) невыполнение основных требований;
  - 2) несовершенство общеевропейских технических характеристик;
  - 3) неправильное применение общеевропейских технических характеристик, если применение таких характеристик предполагается.
- (4) Помимо указанного в части 2 данной статьи, Департамент защиты прав потребителей и технического надзора принимает необходимые меры в отношении составившего декларацию соответствия Европейского Союза и уведомляет о таких мерах Европейскую комиссию и другие государства-члены.
- (5) В случае, если, по мнению Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, структурная подсистема, являющаяся предметом декларации соответствия Европейского Союза, и её техническая документация не соответствуют основным требованиям, то департамент может потребовать проведения дополнительных проверок, обосновав их необходимость и уведомив об этом Европейскую комиссию.
- (6) В уведомлении, упомянутом в части 6 настоящей статьи, указывается, что из нижеперечисленного послужило причиной несоответствия основным требованиям:
  - 1) невыполнение технических характеристик взаимодействия, либо невыполнение основных требований, либо неправильное применение технических характеристик;
  - 2) несовершенство технических характеристик взаимодействия.
- (5) Порядок оценки и доказательства соответствия подсистемы и составляющей взаимодействия требованиям устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.

#### **Статья 114. Орган по оценке соответствия**

- (1) Оценку соответствия подсистемы и составляющей взаимодействия требованиям организует орган по оценке соответствия в значении Закона о соответствии продукции установленным требованиям.
- (2) К наделению органа по оценке соответствия правом на деятельность, его приостановке и признанию такого права недействительным, а также к деятельности органа по оценке соответствия и осуществлению над ним государственного надзора применяются положения Закона о соответствии продукции установленным требованиям с учётом

особенностей, вытекающих из данного закона.

- (3) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора как орган, отвечающий за выдачу лицензии на деятельность, указанный в части 1<sup>1</sup> статьи 30 Закона о соответствии продукции установленным требованиям, уведомляет Европейскую комиссию о наделении органа по оценке соответствия правом на деятельность и осуществляемых над ним процедурах надзора, а также направляет Европейской комиссии по её требованию всю информацию об основании к уведомлению и компетенции органа по оценке соответствия.

#### **Статья 115. Разрешение на ввод подсистемы в эксплуатацию**

- (1) Для получения разрешения на ввод в эксплуатацию подсистемы, предназначенной для использования в Эстонии, необходимо представить ходатайство Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора. За рассмотрение ходатайства необходимо заплатить государственную пошлину в размере, установленном Законом о государственной пошлине.
- (2) Ходатайствующим является физическое или юридическое лицо, которое может быть предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры либо производителем, собственником или владельцем.
- (3) К ходатайству прилагается файл, содержащий следующую документацию:
  - 1) декларации соответствия Европейского Союза;
  - 2) описание того, каким образом обеспечивается техническая совместимость с системой, в которую интегрируется подсистема;
  - 3) описание того, каким образом обеспечивается безопасная интеграция подсистемы;
  - 4) в случае подсистемы путевого управления и сигнализации, включая Европейскую систему управления движением поездов или Глобальную систему мобильной связи – получение положительного решения Департамента железных дорог, выданного в соответствии со статьёй 19 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/797;
  - 5) в случае изменения проекта тендерной спецификации или описания предусмотренных технических решений, которые осуществляются после получения указанного в пункте 4 настоящей части положительного решения, - соответствие результату процедуры, указанной в части 2 статьи 30 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/796.
- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора в течение одного месяца с момента получения ходатайства сообщает ходатайствующему, является ли представленная документация полной, или просит в разумный срок представить дополнительную информацию.
- (5) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора проверяет, является ли представленная документация полной, уместной и соответствующей требованиям, а в случае устройств путевого управления Европейской системы управления движением поездов – их соответствие указанному в пункте 4 части 3 настоящей статьи положительному решению и, при необходимости, соответствие результату процедуры, указанной в части 2 статьи 30 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/796.
- (6) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора даёт разрешение на ввод подсистемы в эксплуатацию или отказывает в выдаче такого разрешения в течение предопределённого срока, который не может превышать четыре месяца с момента

получения всей необходимой информации.

- (7) В случае получения отказа от выдачи разрешения ходатайствующий может в течение одного месяца представить Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора обоснованное ходатайство о пересмотре решения, которое необходимо рассмотреть в течение двух месяцев. В случае, если решение об отказе оставляют в силе, то ходатайствующий может обжаловать решение в административном суде в порядке и сроки, предусмотренные Административно-процессуальным кодексом.

#### **Статья 116. Ввод подсистемы в эксплуатацию в случае её обновления или модернизации**

- (1) В случае обновления или модернизации существующей подсистемы заявитель направляет файл, описывающий проект, Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора.
- (2) Обновление означает крупную заместительную работу над подсистемой или её частью, которая не влияет на общую эффективность подсистемы.
- (3) Модернизация означает крупную модификационную работу над подсистемой или её частью, которая повышает общую эффективность подсистемы и приводит к изменению файла технической документации, сопровождающего декларацию соответствия Европейского Союза.
- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора в течение одного месяца с момента получения ходатайства сообщает ходатайствующему, является ли представленная документация полной, или просит в разумный срок представить дополнительную информацию.
- (5) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора рассматривает представленный файл, при этом в случае проекта Европейской системы управления движением поездов файл рассматривается совместно с Департаментом железных дорог, и в течение четырёх месяцев с момента получения всей необходимой информации выносит решение о необходимости выдачи нового разрешения на ввод в эксплуатацию, исходя из следующих соображений:
  - 1) могут ли предусмотренные работы оказать негативное воздействие на общий уровень безопасности подсистемы;
  - 2) содержат ли соответствующие технические характеристики взаимодействия требование о представлении ходатайства на получение нового разрешения на ввод в эксплуатацию;
  - 3) содержат ли внутригосударственные планы реализации, установленные государствами-членами, требование о представлении ходатайства на получение нового разрешения на ввод в эксплуатацию;
  - 4) изменились ли значения параметров, на основании которых было выдано предыдущее разрешение.

#### **Статья 117. Ввод в эксплуатацию Европейской системы управления движением поездов**

- (1) Для ввода в эксплуатацию Европейской системы управления движением поездов предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен представить Департаменту железных дорог ходатайство о принятии решения об одобрении технических решений, запланированных для проектов устройств путевого управления Европейской системы управления движением поездов.
- (2) К ходатайству, которое представляется относительно одного или нескольких проектов, одной или нескольких ниток графика или железнодорожной сети, прилагается файл,

содержащий следующую документацию:

- 1) проект тендерной документации или описание запланированных технических решений;
  - 2) документальное подтверждение условий, необходимых для технической и функциональной совместимости подсистемы с железнодорожным подвижным составом, предназначенным для движения по соответствующей сети;
  - 3) документальное подтверждение соответствия предусмотренных технических решений соответствующим техническим условиям взаимодействия;
  - 4) указанное в части 4 настоящей статьи мнение Департамента защиты прав потребителей и технического надзора о представленном ходатайстве, декларации соответствия Европейского Союза, сертификаты соответствия и другие необходимые документы.
- (6) Заявление и информация обо всех заявлениях, этапах соответствующих процедур и их результатах, а также, если это применимо, ходатайства и решения Апелляционной палаты должны быть представлены посредством службы одного окна, созданного на основании статьи 55 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/796.
- (7) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может представить своё мнение относительно ходатайства, указанного в пункте 4 части 2 настоящей статьи, до представления упомянутого в части 1 ходатайства либо после представления ходатайства Департаменту железных дорог.

#### **Статья 118. Разрешение на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке**

- (1) Железнодорожный подвижной состав может быть размещён на рынке, если соответствующее разрешение на это было, соответственно части 1 статьи 119 данного закона, выдано Департаментом железных дорог или, соответственно части 3 статьи 119, Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора.
- (2) Разрешение на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке содержит следующие данные:
  - 1) зона использования;
  - 2) содержащиеся в технических условиях взаимодействия и применяемых внутригосударственных правилах параметры для проверки технической совместимости железнодорожного подвижного состава и сети зоны его использования;
  - 3) соответствие железнодорожного подвижного состава внутригосударственным правилам, связанных с указанными в пункте 2 настоящей части параметрами;
  - 4) условия использования железнодорожного подвижного состава и другие ограничения.
- (3) Данная статья, а также статьи 119-123 данного закона не применяются в отношении временно прибывших из страны третьего мира машин для содержания и ремонта дорог, а также грузовых и пассажирских вагонов, находящихся в общем пользовании с предпринимателями в сфере железнодорожного транспорта из таких стран третьего мира, ширина колеи железнодорожной сети которых отличается от основной ширины колеи железнодорожной сети Европейского Союза, и разрешение которым было выдано на основании иной процедуры выдачи разрешений железнодорожному подвижному составу. Порядок выдачи разрешений в отношении такого железнодорожного подвижного состава регулируется в правилах, опубликованных на веб-странице предпринимателя в сфере железнодорожной инфраструктуры, и о них уведомляют Европейскую комиссию.

- (4) Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок обеспечивает соответствие указанного в части 3 настоящей статьи железнодорожного подвижного состава основным требованиям с помощью своей системы управления безопасностью.
- (5) Помимо требований, изложенных в данном законе, в ходе процедуры выдачи разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке следуют требованиям Исполнительного регламента Комиссии Европейского Союза № 2018/545, учреждающего практические меры по разрешению железнодорожных транспортных средств и процессу одобрения типа железнодорожного транспортного средства согласно Директиве Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/797 (Официальный журнал Европейского Союза L 90, 06.04.2018, стр. 66–104).

#### **Статья 119. Орган выдачи разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке**

- (1) В случае, если зона использования железнодорожного подвижного состава находится в одном или нескольких государствах-членах, то органом выдачи разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке является Департамент железных дорог.
- (2) Зона использования железнодорожного подвижного состава означает железнодорожную сеть государства или государств, в которых планируется использование железнодорожного подвижного состава.
- (3) В случае, если зона использования железнодорожного подвижного состава ограничивается территорией Эстонской Республики, то разрешение на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке может выдать Департамент защиты прав потребителей и технического надзора на основании представленного ходатайства.

#### **Статья 120. Ходатайство о получении разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке**

- (1) Ходатайство о получении разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке, а также сведения о статусе и результатах всех ходатайств и процедур представляются через службу одного окна.
- (2) В ходатайстве необходимо отметить зону использования железнодорожного подвижного состава и доказательства того, что техническая совместимость железнодорожного подвижного состава и железнодорожной сети зоны его использования была проверена.
- (3) К ходатайству необходимо приложить файл, относящийся к железнодорожному подвижному составу или типу железнодорожного подвижного состава и включающий документальное подтверждение следующего:
  - 1) декларация соответствия Европейского Союза касательно подвижных подсистем, из которых состоит железнодорожный подвижной состав;
  - 2) каким образом обеспечивается техническая совместимость указанных в пункте 1 настоящей статьи подсистем в железнодорожном подвижном составе, а также каким образом данная совместимость соответствует техническим условиям взаимодействия и применяемым внутригосударственным правилам;
  - 3) каким образом обеспечивается безопасная интеграция указанных в пункте 1 настоящей статьи подсистем в железнодорожный подвижной состав, а также каким образом данная интеграция соответствует техническим условиям взаимодействия и применяемым внутригосударственным правилам;
  - 4) каким образом обеспечивается техническая совместимость с отмеченной в ходатайстве зоне использования железнодорожной сети, а также каким образом данная совместимость соответствует техническим условиям взаимодействия и

применяемым внутригосударственным правилам, данным регистров железнодорожного движения и общему методу безопасности оценки риска, изложенному в статье 6 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798.

### **Статья 121. Процедура выдачи разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке**

- (1) С целью выдачи указанного в части 1 статьи 119 настоящего закона разрешения Департамент железных дорог:
- 1) даёт оценку изложенным в пунктах 2-4 части 3 статьи 120 обстоятельствам, с целью проверки полноты и релевантности файла, а также его соответствия техническим условиям взаимодействия;
  - 2) направляет представленный ходатайствующим файл в соответствующие национальные органы безопасности, которые имеют отношение к запланированной зоне использования железнодорожного подвижного состава, с целью проверки полноты и релевантности файла, его соответствия требованиям, указанным в пункте 4 части 3 статьи 120 настоящего закона, а также соответствия указанных в пунктах 1-3 той же статьи обстоятельств внутригосударственным правилам, которые могут быть применимы в данном случае.
- (2) В случае, указанном в части 3 статьи 119 данного закона, оценку соответствия файла требованиям части 3 статьи 120 даёт Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (3) В ходе указанной в части 1 и 2 настоящей статьи оценки и в случае возникновения обоснованного подозрения, Департамент железных дорог или Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может потребовать проведения испытаний в железнодорожной сети.
- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может в целях практического контроля выдать временное разрешение на проведение испытаний использования железнодорожного подвижного состава в железнодорожной сети в следующих случаях:
- 1) если испытания необходимы для подтверждения указанной в пунктах 2 и 4 части 3 статьи 120 технической совместимости;
  - 2) в случае, указанном в части 3 настоящей статьи.
- (5) Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры должен разрешить проведение испытания в течение трёх месяцев с момента получения ходатайства от ходатайствующего о получении разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке, Департамента железных дорог или Департамента защиты прав потребителей и технического надзора.
- (6) В течение одного месяца с момента получения ходатайства о получении разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке орган выдачи разрешения сообщает ходатайствующему, является ли представленный файл полным, либо просит в назначенный разумный срок представить дополнительную информацию.
- (7) Орган выдачи разрешения выдаёт ходатайствующему разрешение на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке или отказывает в выдаче такого разрешения в предопределённый разумный срок, который не может превышать четыре месяца с момента получения от ходатайствующего всей необходимой информации.

### **Статья 122. Ходатайство о получении разрешения на размещение железнодорожного**

### **подвижного состава на рынке в случае обновления и модернизации железнодорожного подвижного состава**

В случае обновления или модернизации железнодорожного подвижного состава, который уже имеет разрешение на размещение на рынке, новое разрешение на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке требуется, если:

- 1) значения параметров, указанных в пункте 2 части 2 статьи 118 данного закона, изменяются таким образом, что они выходят за диапазон приемлемых параметров, как это определено в технических условиях взаимодействия;
- 2) планируемые работы могут оказать негативное воздействие на общий уровень безопасности железнодорожного подвижного состава; или
- 3) этого требуют соответствующие технические условия взаимодействия.

### **Статья 123. Расширение зоны использования железнодорожного подвижного состава**

- (1) Если ходатайствующий желает расширить зону использования железнодорожного подвижного состава, в отношении которого уже было получено разрешение, то он должен дополнить файл соответствующими документами, указанными в части 3 статьи 120 данного закона, в отношении дополнительной зоны использования.
- (2) Ходатайствующий представляет файл указанному в статье 119 данного закона соответствующему органу, выдавшему разрешение, который, следуя процедурам, установленным статьёй 121, выдаёт обновлённое разрешение, включающее расширенную зону использования.

### **Статья 124. Регистрация железнодорожного подвижного состава**

- (1) После получения указанного в статье 118 данного закона разрешения и до первоначального использования железнодорожного подвижного состава его необходимо, на основании ходатайства владельца, зарегистрировать в Регистре железнодорожного движения, на основании статьи 137.
- (2) В случае, если зона использования железнодорожного подвижного состава включает территорию более одного государства-члена, то, на основании ходатайства владельца, железнодорожный подвижной состав регистрируется в одном из соответствующих государств-членов.

### **Статья 125. Проверка перед началом использования железнодорожного подвижного состава**

- (1) До начала использования железнодорожного подвижного состава в зоне использования, определённой разрешением на его размещение на рынке, предприниматель в сфере железнодорожных перевозок проверяет следующее:
  - 1) было ли в отношении железнодорожного подвижного состава выдано разрешение на его размещение на рынке, в соответствие со статьёй 118 данного закона, и был ли железнодорожный подвижной состав должным образом зарегистрирован;
  - 2) совместимость железнодорожного подвижного состава с железнодорожной инфраструктурой, на которой его планируют использовать, исходя из данных регистра железнодорожного движения, технических условий взаимодействия или других важных сведений, которые предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры представляет бесплатно и в течение разумного срока, если такой регистр не существует или является неполным;
  - 3) был ли железнодорожный подвижной состав надлежащим образом интегрирован в состав поезда, в котором его планируют использовать, с учётом указанной в статье 40 системы управления безопасностью, а также технических условий взаимодействия в части эксплуатации и организации движения.
- (2) С целью проведения указанных в части 1 настоящей статьи проверок предприниматель

в сфере железнодорожных перевозок может, сотрудничая с предпринимателем в сфере железнодорожной инфраструктуры, проводить испытания. Предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры принимает все возможные меры для обеспечения проведения всех испытаний в течение трёх месяцев с момента получения запроса предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок.

#### **Статья 126. Разрешение типа железнодорожного подвижного состава**

- (1) Разрешение типа железнодорожного подвижного состава выдаёт Департамент железных дорог либо, если железнодорожный подвижной состав используется только на территории Эстонской Республики, – Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (2) Ходатайство о получении разрешения типа железнодорожного подвижного состава, информация обо всех заявлениях, стадиях соответствующих процедур и их результаты, а также, если это применимо, запросы и решения установленной на основании статьи 55 Регламента Европейского парламента и Совета № 2016/796 Апелляционной палаты, должны быть представлены посредством службы одного окна.
- (3) Департамент железных дорог и Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, по запросу ходатайствующего, выдаёт разрешение типа железнодорожного подвижного состава одновременно с выдачей разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке, которое относится к той же самой зоне использования железнодорожного подвижного состава.
- (4) В случае изменений технических требований, установленных в технических условиях взаимодействия или внутригосударственных правилах, на основании которых разрешение типа железнодорожного подвижного состава было выдано, разрешение типа необходимо обновить, если этого требуют технические условия взаимодействия или внутригосударственные правила. При обновлении разрешения проверке подлежит только соответствие изменённым требованиям.
- (5) Декларация о соответствии железнодорожного подвижного состава типу составляется в соответствии с:
  - 1) процедурами проверки соответствия техническим условиям взаимодействия, или
  - 2) если технические условия взаимодействия не применяются, процедурами оценки соответствия, определёнными в модулях В+D, В+F и Н1 Решения Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 768/2008/ЕС по установлению общих правил торговли товарами и отмене Решения Совета Европейского союза № 93/465/ЕС.
- (6) Разрешение типа железнодорожного подвижного состава регистрируется в Европейском реестре типов транспортных средств, указанном в статье 48 Директивы Европейского парламента и Совета № 2016/797.
- (7) При проведении процедуры выдачи разрешения типа железнодорожного подвижного состава следуют требованиям Исполнительного регламента Комиссии Европейского Союза № 2018/545.

#### **Статья 127. Соответствие железнодорожного подвижного состава разрешённому типу железнодорожного подвижного состава**

- (1) В отношении железнодорожного подвижного состава или его серии, которая соответствует типу железнодорожного подвижного состава, для которого было выдано разрешение, выдаётся разрешение на размещение на рынке, в соответствии со статьёй 118 данного закона, на основании декларации соответствия типа железнодорожного

подвижного состава, без проведения дополнительной проверки.

- (2) Обновление разрешения типа железнодорожного подвижного состава, согласно части 4 статьи 126 данного закона, не оказывает влияния на действие разрешений на размещение на рынке типа железнодорожного подвижного состава, которые уже были выданы на основании разрешения типа железнодорожного подвижного состава.

**Статья 128. Несоответствие железнодорожного подвижного состава или типа железнодорожного подвижного состава основным требованиям**

- (1) В случае, если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок во время эксплуатации выявит несоответствие используемого им железнодорожного подвижного состава действующим основным требованиям, то он принимает необходимые корректирующие меры с целью приведения железнодорожного подвижного состава в соответствие. Предприниматель в сфере железнодорожных перевозок может оповестить о принятых мерах Департамент железных дорог и Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (2) Если предприниматель в сфере железнодорожных перевозок располагает доказательствами того, что несоответствие железнодорожного подвижного состава требованиям имело место уже на момент выдачи разрешения на его размещение на рынке, то он оповещает об этом Департамент железных дорог и Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (3) В случае, если Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора в ходе надзора станет известно, что железнодорожный подвижной состав или тип железнодорожного подвижного состава, в отношении которого было выдано разрешение на его размещение на рынке, при использовании его по назначению не соответствует одному из основных требований, то он должен сообщить об этом предпринимателю в сфере железнодорожных перевозок, использующему железнодорожный подвижной состав или тип железнодорожного подвижного состава, и попросить его принять необходимые корректирующие меры с целью приведения железнодорожного подвижного состава в соответствие.
- (4) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора уведомляет об указанных в части 3 настоящей статьи обстоятельствах Департамент железных дорог, а также другие заинтересованные национальные органы по обеспечению безопасности, включая органы, занимающиеся рассмотрением ходатайства на размещение на рынке того же типа железнодорожного подвижного состава.
- (5) В случае, если корректирующие меры, применяемые предпринимателем в сфере железнодорожных перевозок, не обеспечивают соответствие основным требованиям, и такое несоответствие приводит к возникновению рисков для железнодорожной безопасности, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора может в рамках своих надзорных полномочий временно приостановить действие разрешения типа железнодорожного подвижного состава и ограничить использование соответствующего типа железнодорожного подвижного состава.
- (6) В случае, если разрешение типа железнодорожного подвижного состава было выдано Департаментом железных дорог, то Департамент защиты прав потребителей и технического надзора направляет Департаменту железных дорог уведомление вместе с обоснованиями и доказательствами для применения ограничений, указанных в части 5 настоящей статьи.

**Статья 129. Изменение и признание недействительным разрешения на размещение на рынке и разрешения типа железнодорожного подвижного состава**

- (1) Указанный в части 1 статьи 118 и части 1 статьи 126 орган выдачи разрешения пересматривает эффективность мер, принятых с целью устранения упомянутого в части 5 статьи 128 риска, определяет, имело ли несоответствие основному требованию место уже на момент выдачи разрешения, и затем принимает решение, возможно ли устранить риск железнодорожной безопасности путём изменения разрешения. В случае, если риск железнодорожной безопасности не может быть устранён, то орган выдачи разрешения признаёт разрешение недействительным.
- (2) О решении, принятом в соответствии с частью 1 настоящей статьи, уведомляют собственника разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке или разрешения типа железнодорожного подвижного состава, а также Департамент железных дорог в случае, если органом принятия решения был Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, с указанием причин принятия решения.
- (3) Собственник разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке или разрешения типа железнодорожного подвижного состава вправе в течение одного месяца с момента получения решения ходатайствовать о пересмотре решения указанным в части 1 настоящей статьи органом, принявшим такое решение. В таком случае действие решения о признании решения недействительным временно приостанавливается.
- (4) Указанный в части 1 настоящей статьи орган, принявший решение, в течение месяца с момента получения ходатайства о пересмотре решения оставляет ходатайство без удовлетворения или признаёт своё решение недействительным.
- (5) В случае, если при получении указанного в части 2 настоящей статьи уведомления Департамент железных дорог не согласен с причинами для изменения разрешения или признания его недействительным, представленными Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора, то применяется процедура арбитража, установленная в части 7 статьи 21 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/797. Если в результате такой процедуры разрешение на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке не подлежит ни изменению, ни признанию недействительным, то действие указанных в части 5 статьи 128 данного закона временных меры приостанавливается.
- (6) В случае, если в результате указанной в части 5 настоящей статьи процедуры решение Департамента защиты прав потребителей и технического надзора остаётся в силе, то собственник разрешения вправе в течение двух месяцев с момента получения решения оспорить его в административном суде. Если в результате арбитража решение Департамента железных дорог остаётся в силе, то собственник разрешения вправе в течение двух месяцев с момента получения решения представить жалобу в Апелляционную палату, созданную на основании статьи 55 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/796.
- (7) Решение Департамента железных дорог или Департамента защиты прав потребителей и технического надзора о признании разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке недействительным вносится в Регистр железнодорожного движения, а решение о признании недействительным разрешения типа железнодорожного подвижного состава вносится в Европейский реестр типов транспортных средств, в соответствии со статьёй 48 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/796.
- (8) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора уведомляет о признании разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке

или разрешения типа недействительным предпринимателей в сфере железнодорожных перевозок, использующих железнодорожные подвижные составы того же типа, в отношении которого разрешение или разрешение типа было признано недействительным.

- (9) Предприниматели в сфере железнодорожных перевозок, получившие указанное в части 8 настоящей статьи уведомление, проверяют, имеется ли у используемых ими железнодорожных подвижных составов такое же несоответствие, как у железнодорожного подвижного состава, в отношении которого было принято решение о признании разрешения недействительным. В случае, если такое несоответствие будет установлено, то предприниматель в сфере железнодорожных перевозок должен следовать положениям части 10 настоящей статьи.
- (10) В случае, если разрешение на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке было признано недействительным, то такой железнодорожный подвижной состав больше не используется, и его зона действия не может быть расширена. В случае, если разрешение типа железнодорожного подвижного состава было признано недействительным, то железнодорожные подвижные составы, построенные на основании такого разрешения, не должны размещаться на рынке или, если они уже размещены на рынке, должны быть изъяты с него. Ходатайство о получении нового разрешения может быть подано согласно статьям 118 и 126 данного закона.
- (11) В случаях, предусмотренных частями 1-3 статьи 128 данного закона, если несоответствие основным требованиям ограничено частью зоны использования рассматриваемого железнодорожного подвижного состава, и такое несоответствие существовало на момент выдачи разрешения на размещение на рынке, то разрешение изменяется посредством исключения из него соответствующих частей зоны использования.

## **Глава 11**

### **УСЛОВИЯ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ОТДЫХА ДЛЯ МОБИЛЬНЫХ СОТРУДНИКОВ, ОКАЗЫВАЮЩИХ УСЛУГИ ТРАНСГРАНИЧНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ГОСУДАРСТВАХ-ЧЛЕНАХ**

#### **Статья 130. Сфера применения**

- (1) Положения настоящей главы применяются в отношении мобильных сотрудников, оказывающих услуги трансграничного взаимодействия, которые работают в службе трансграничной совместимости, осуществляемой предпринимателями в сфере железнодорожного транспорта.
- (2) Услуги трансграничного взаимодействия – это трансграничные услуги, в отношении которых предприниматель в сфере железнодорожного транспорта имеет единый сертификат безопасности, выданный Департаментом железных дорог, и при оказании которых пункт отправления и пункт назначения находятся в разных государствах-членах.
- (3) Мобильный сотрудник, оказывающий услуги трансграничного взаимодействия – это сотрудник, являющийся членом локомотивной бригады, который работает у предпринимателя в сфере железнодорожных перевозок, оказывающего услуги трансграничного взаимодействия, больше одного часа в течение дневного рабочего времени.
- (4) Положения настоящей главы не применяются в отношении местных и региональных трансграничных перевозок пассажиров и трансграничных перевозок грузов не более чем на 15 километров от границы.

- (5) Положения настоящей главы не применяются на таких трансграничных маршрутах, пункт отправления и пункт назначения которых находится на железнодорожной инфраструктуре одного и того же государства-члена, и при которых используются инфраструктуры других государств-членов без совершения на них остановок.
- (6) Выполнение требований, изложенных в статьях 131-136 данного закона, должно обеспечиваться работодателем.

**Статья 131. Перерыв в работе в течение рабочего дня локомотивной бригады и сопровождающего персонала**

- (1) Локомотивной бригаде выделяется 45-минутный перерыв в работе в течение рабочего дня, если рабочее время превышает 8 часов, либо 30-минутный перерыв в работе в течение рабочего дня, если рабочее время длится 6-8 часов.
- (2) Перерыв в работе в течение рабочего дня выделяется в промежутке между третьим и шестым часом работы.
- (3) В случае опоздания поездов перерывы в работе в течение рабочего времени могут корректироваться.
- (4) Сопровождающему персоналу поезда выделяется, как минимум, 30-минутный перерыв в работе в течение рабочего дня, если рабочее время превышает 6 часов.
- (5) Положения частей 1-3 данной статьи не применяются в случае наличия второй локомотивной бригады.

**Статья 131. Ежедневное время отдыха в стране проживания**

- (1) Время отдыха мобильных сотрудников, оказывающих услуги трансграничного взаимодействия, проводимого в стране их проживания, должно составлять не менее 12 последовательных часов в течение 24-часового периода.
- (2) Указанное в части 1 настоящей статьи время отдыха может быть сокращено минимум до 9 часов один раз в течение 7 дней. В таком случае часы, на которые сокращённый период отдыха составляет менее 12 часов, добавляются к следующему ежедневному периоду отдыха вне работы.
- (3) Сокращённый период ежедневного отдыха не может быть использован между двумя периодами ежедневного отдыха за пределами страны проживания.

**Статья 133. Ежедневное время отдыха за пределами страны проживания**

- (1) Время ежедневного отдыха, проводимого за пределами страны проживания, должно составлять не менее 8 последовательных часов в течение 24-часового периода.
- (2) За ежедневным временем отдыха за пределами страны проживания должно следовать ежедневное время отдыха в стране проживания.

**Статья 134. Еженедельное время отдыха**

- (1) Время еженедельного отдыха должно составлять не менее 36 последовательных часов в течение семидневного периода.
- (2) Ежегодно мобильные работники, оказывающие услуги трансграничного взаимодействия, должны иметь 104 24-часовых периода отдыха, включая 52 еженедельных 24-часовых периода отдыха, охватывающих:
  - 1) 12 периодов двойного отдыха (48 часов плюс ежедневный 12-часовой период

- отдыха), включая субботу и воскресенье;
- 2) 12 периодов двойного отдыха (48 часов плюс ежедневный 12-часовой период отдыха), для которых свободная суббота или воскресенье не гарантируются.

### **Статья 135. Время вождения**

- (1) Время вождения между двумя ежедневными периодами отдыха не может превышать 9 часов за дневную или 8 часов за ночную смену.
- (2) Время вождения означает продолжительность запланированной деятельности, в течение которой машинист локомотива несёт ответственность за управление локомотивом, за исключением времени, предусмотренного для запуска и остановки локомотива, но которое включает предписанные перерывы, в течение которых машинист локомотива несёт ответственность за управление локомотивом.
- (3) Время вождения в течение двухнедельного периода не должно превышать 80 часов.
- (4) В случае, если, как минимум, три часа работы приходится на ночное время, то это считается ночной сменой.

### **Статья 136. Учёт рабочего времени**

Работодатель ведёт учёт рабочего времени, в котором отмечены ежедневные часы работы и отдыха. Произведённый учёт рабочего времени необходимо сохранять не менее одного года.

## **Глава 12 РЕГИСТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **Статья 137. Регистр железнодорожного движения**

- (1) Целью Регистра железнодорожного движения является ведение учёта железнодорожных сооружений, железнодорожных подвижных составов, водительских удостоверений машинистов локомотива, сертификатов, единых сертификатов безопасности, сертификатов безопасности деятельности и разрешений безопасности.
- (2) Данные Регистра железнодорожного движения имеют информативный и статистический характер, и занесение данных в Регистр железнодорожного движения не влечёт за собой юридических последствий, если законом не предусмотрено иначе.
- (3) При регистрации в Регистре железнодорожного движения и по запросу собственника или владельца Департамент защиты прав потребителей и технического надзора выдаёт свидетельство о регистрации железнодорожного сооружения или железнодорожного подвижного состава.
- (4) Владелец железнодорожного подвижного состава присваивает железнодорожному подвижному составу, осуществляющему движение только по территории Европейского Союза, Европейский номер транспортного средства. Железнодорожному подвижному составу, движущемуся по ведущей в страны третьего мира из Европейского Союза либо из таких стран или предусмотренной для использования в странах третьего мира железной дороге с шириной колеи 1520 или 1524 мм, присваивается номер транспортного средства на основании требований Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств - участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, а также Соглашения о разделении инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР между государствами – участниками Содружества, Азербайджанской Республикой, Республикой Грузия, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской

Республикой и их дальнейшем совместном использовании.

- (5) До представления ходатайства о регистрации железнодорожного подвижного состава или железнодорожного сооружения либо ходатайства о внесении изменений в регистрационную запись собственник или владелец железнодорожного подвижного состава или железнодорожного сооружения должен заплатить государственную пошлину за внесение записи в Регистр железнодорожного движения или выдачу свидетельства о регистрации в размере, указанном в Законе о государственной пошлине, и представить данные об оплате вместе с ходатайством.
- (6) Регистр железнодорожного движения учреждает и устав его ведения устанавливает ответственный за сферу министр своим постановлением.
- (7) Контролёром данных Регистра железнодорожного движения является Министерство экономики и коммуникаций, а процессором данных – Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (8) Регистр железнодорожного движения ведётся как одноуровневая электронная база данных.

### **Статья 138. Данные Регистра железнодорожного движения**

- (1) Регистр железнодорожного движения состоит из:
  - 1) базы данных железнодорожных сооружений;
  - 2) базы данных железнодорожных подвижных составов;
  - 3) базы данных водительских удостоверений машиниста локомотива и сертификатов;
  - 4) базы данных единых сертификатов безопасности, сертификатов безопасности деятельности и разрешений безопасности.
- (2) В базе данных железнодорожных сооружений регистрируются железные дороги, железнодорожные мосты и путепроводы, стрелки, водопропускные трубы и переходные тоннели, железнодорожные переезды, железнодорожные переходы, посадочные платформы, погрузочные платформы, диспетчерские централизации, блокировки между станциями и контактные сети, и относительно них в базу данных вносятся следующие данные:
  - 1) регистрационный код железнодорожного сооружения;
  - 2) наименование железнодорожного сооружения;
  - 3) обозначения, технические характеристики и назначение железнодорожного сооружения;
  - 4) данные местоположения железнодорожного сооружения;
  - 5) данные собственника и иного владельца железнодорожного сооружения;
  - 6) данные проектировщика и данные проекта железнодорожного сооружения;
  - 7) данные строителя и данные, связанные со строительством железнодорожного сооружения;
  - 8) условия использования железнодорожного сооружения и ограничения, наложенные на такое использование;
  - 9) информация касательно предписаний, сделанных Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора.
- (3) В базе данных железнодорожных подвижных составов регистрируются указанные в пункте 26 статьи 2 данного закона и используемые в железнодорожном движении железнодорожные подвижные составы. В базу данных железнодорожных подвижных составов вносятся следующие данные:
  - 1) номер железнодорожного подвижного состава;
  - 2) буквенная маркировка железнодорожного подвижного состава;

- 3) технические характеристики, завод производителя и год выпуска железнодорожного подвижного состава;
  - 4) данные декларации соответствия Европейского Союза и органа её выдачи;
  - 5) данные собственника и иного владельца железнодорожного подвижного состава;
  - 6) данные участника, отвечающего за техническое обслуживание;
  - 7) ссылка на Европейский регистр транспортных средств;
  - 8) ограничения, наложенные на использование железнодорожного подвижного состава;
  - 9) информация касательно предписаний, сделанных Департаментом защиты прав потребителей и технического надзора.
  - 10) данные о признании разрешения на размещение железнодорожного подвижного состава на рынке недействительным.
- (4) В базу данных водительских удостоверений машинистов локомотива и сертификатов вносятся следующие данные:
- 1) данные водительского удостоверения машиниста локомотива;
  - 2) данные о приостановке и восстановлении права на управление;
  - 3) данные сертификата;
  - 4) данные о приостановке действия сертификата и признании его недействительным;
  - 5) информация, связанная с обучением и оценкой знаний машиниста локомотива;
  - 6) в качестве данных справки о состоянии здоровья – имя врача, выдавшего справку о состоянии здоровья, дата выдачи и срок действия справки, а также номер справки.
- (5) В базу данных единых сертификатов безопасности, сертификатов безопасности деятельности и разрешений безопасности вносятся данные сертификатов и разрешений, выданных предпринимателю в сфере железнодорожного транспорта.
- (6) Данные Регистра железнодорожного движения являются общедоступными, и они публикуются на веб-странице Регистра железнодорожного движения с учётом ограничений, установленных законодательством.

### **Статья 139. Представление данных Регистру железнодорожного движения**

- (1) Для регистрации железнодорожного подвижного состава, изменения такой регистрации или признания её недействительной собственник или владелец железнодорожного подвижного состава представляет Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора ходатайство по форме, установленной в Дополнении 4 Приложения к Решению Европейской комиссии № 2011/107/ЕС, изменяющему Решение № 2007/765/ЕС и устанавливающему общие технические характеристики государственного реестра транспортных средств (Официальный журнал Европейского Союза L 43, 17.02.2011, стр. 33–54).
- (2) Для регистрации железнодорожного сооружения, изменения такой регистрации или признания её недействительной собственник или владелец железнодорожного сооружения представляет Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора ходатайство вместе с указанными в пунктах 2-8 части 2 статьи 138 настоящего закона данными.
- (3) В случае, если занесённое в Регистр железнодорожного движения железнодорожное сооружение не используется, то об этом необходимо уведомить Департамент защиты прав потребителей и технического надзора. В случае, если прежде неиспользуемое железнодорожное сооружение вновь вводится в эксплуатацию, то об этом необходимо уведомить Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, представив

вместе с уведомлением отчёт проверки соответствия железнодорожной инфраструктуры требованиям.

- (4) Данные Регистру железнодорожного движения представляют следующие лица:
- 1) в случае указанных в пунктах 2-8 части 2 статьи 138 данного закона данных – собственник или владелец железнодорожного сооружения;
  - 2) в случае указанных в пунктах 3-6 части 3 статьи 138 данного закона данных – собственник или владелец железнодорожного подвижного состава;
  - 3) в случае указанных в пунктах 3 и 4 части 4 статьи 138 данного закона данных – предприниматель в сфере железнодорожного транспорта;
  - 4) в случае указанных в пункте 5 части 4 статьи 138 данного закона данных – организатор обучения или экзаменатор;
  - 5) в случае указанных в пунктах 1 и 9 части 2, пунктах 1, 2 и 7-10 части 3, пунктах 1, 2 и 6 части 4 и части 5 статьи 138 данного закона данных – Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.
- (5) Лицо, представившее данные Регистру железнодорожного движения, несёт ответственность за верность представленных данных.

#### **Статья 140. Сроки представления данных Регистру железнодорожного движения**

Данные Регистру железнодорожного движения представляются в следующие сроки:

- 1) в случае изменения данных железнодорожного сооружения или железнодорожного подвижного состава данные представляются в течение десяти рабочих дней после изменения данных;
- 2) данные незарегистрированного в Европейском Союзе железнодорожного подвижного состава представляются до введения железнодорожного подвижного состава в эксплуатацию в Эстонии;
- 3) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора представляет данные, указанные в пункте 5 части 4 статьи 139 данного закона незамедлительно.

#### **Статья 141. Отказ от регистрации и признание регистрации недействительной**

- (1) В случае, если Департамент защиты прав потребителей и технического надзора в процессе регистрации определит, что железнодорожное сооружение или железнодорожный подвижной состав не соответствует требованиям, то он отказывается от регистрации.
- (2) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора признаёт регистрацию недействительной, если:
- 1) собственник или владелец железнодорожного сооружения или железнодорожного подвижного состава представляет ходатайство о признании регистрации недействительной;
  - 2) железнодорожное сооружение, которое повторно вводится в эксплуатацию согласно части 3 статьи 139 настоящего закона, не соответствует требованиям.

#### **Статья 142. Использование незарегистрированного в Регистре железнодорожного движения железнодорожного сооружения и железнодорожного подвижного состава**

- (1) При организации железнодорожного движения запрещено использование железнодорожных сооружений, незарегистрированных в Регистре железнодорожного движения.
- (2) В железнодорожном движении запрещено использование железнодорожных подвижных составов, незарегистрированных в государстве-члене. Предприниматели в сфере железнодорожного транспорта могут использовать железнодорожные подвижные составы, зарегистрированные за пределами государств-членов, для осуществления

железнодорожных перевозок, на основании международных соглашений.

- (3) Передвижение на незарегистрированном железнодорожном подвижном составе разрешено в следующих случаях:
- 1) для транспортировки железнодорожного подвижного состава, впервые въезжающего на территорию Эстонской Республики с пограничного пункта в пункт назначения (домашнюю станцию);
  - 2) для испытаний железнодорожного подвижного состава под надзором Департамента защиты прав потребителей и технического надзора.

### **Глава 13 ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР**

#### **Статья 143. Государственный надзор**

- (1) Государственный надзор за исполнением требований данного закона и установленных на его основании правовых актов осуществляют следующие органы охраны общественного порядка:
- 1) Министерство экономики и коммуникаций;
  - 2) Департамент конкуренции;
  - 3) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора;
  - 4) Департамент транспорта;  
[RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]
  - 5) Инспекция труда;
  - 6) Департамент государственной инфо-системы.
- (2) В компетенцию Министерства экономики и коммуникаций входит обеспечение исполнения Эстонской Республикой связанных с железной дорогой обязательств, вытекающих из международных договоров и, при необходимости, представление интересов Эстонской Республики в международных железнодорожных организациях, а также осуществление контроля за исполнением договоров, заключённых между предпринимателями в сфере железнодорожного транспорта, ведущих хозяйственную деятельность на железной дороге общего пользования, с предпринимателями в сфере железнодорожного транспорта или железнодорожными организациями, ведущими хозяйственную деятельность на железных дорогах других государств, если такие договора влекут за собой права и обязанности для третьих лиц.
- (3) В компетенцию Департамента конкуренции входит следующее:
- 1) осуществление контроля за исполнением требований ведения раздельного бухгалтерского учёта, установленных в частях 1-3 статьи 9 данного закона;
  - 2) выдача лицензий на деятельность, указанных в пунктах 1-3 части 1 статьи 12 данного закона, приостановка и прекращение действия таких лицензий, а также признание их недействительными;
  - 3) осуществление надзора за соответствием договоров, указанных в части 5 статьи 77 данного закона, требованиям;
  - 4) рассмотрение жалоб, представленных согласно статье 109 данного закона.
- (4) В компетенцию Департамента защиты прав потребителей и технического надзора входит следующее:
- 1) осуществление контроля за исполнением требований содержания железнодорожных сооружений и железнодорожных подвижных составов в исправном состоянии и требований к организации железнодорожного движения;
  - 2) осуществление надзора за применением систем управления безопасностью;
  - 3) выдача лицензий на деятельность, указанных в пунктах 4 и 5 части 1 статьи 12 данного закона, приостановка и прекращение действия таких лицензий, а также признание их недействительными;
  - 4) осуществление контроля за исполнением требований, указанных в главе 5

данного закона, а также осуществление непрерывного наблюдения за деятельностью, связанной с организацией обучения и оценкой навыков машинистов локомотива, водительскими удостоверениями и сертификатами машинистов локомотива;

- 5) осуществление контроля за исполнением требований взаимодействия железнодорожных систем, указанных в главе 10 данного закона.
- (5) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора осуществляет надзор за выданными предпринимателям в сфере железнодорожного транспорта едиными сертификатами безопасности, системами управления безопасностью, а также подсистемами путевого управления и сигнализации, энергообеспечения и железнодорожной инфраструктуры как в соответствии с данным законом, так и дополнительно соответственно статье 17 Директивы Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798; а при осуществлении надзора за исполнением требований взаимодействия железнодорожных систем он имеет права и обязанности органа надзора за рынком, изложенные в Законе о соответствии продукции установленным требованиям.
- (6) В компетенцию Департамента транспорта входит осуществление контроля за исполнением требований, установленных для предпринимателей в сфере железнодорожного транспорта, учитывая положения статьи 7 данного закона. [RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]
- (7) В компетенцию Инспекции труда входит осуществление государственного надзора за условиями, установленными статьями 131-136 данного закона.
- (8) Департамент государственной инфо-системы осуществляет государственный надзор за исполнением требований, установленных в статье 8 данного закона, в пределах компетенции, указанной в Законе о кибербезопасности.
- (9) Для того, чтобы дать Министерству экономики и коммуникаций возможность исполнить свои задачи, указанные в части 2 настоящей статьи, предприниматель в сфере железнодорожной инфраструктуры, железная дорога которого была назначена для общего пользования, и который желает заключить договор с предпринимателем в сфере железнодорожного транспорта или железнодорожной организацией из другого государства, и такой договор повлечёт за собой права и обязанности для третьих лиц, представляет ответственному за сферу министру проект договора для одобрения.

#### **Статья 144. Специальные меры государственного надзора**

С целью осуществления государственного надзора, указанного в данном законе, орган охраны общественного порядка вправе применить специальные меры государственного надзора, изложенные в статьях 30, 31, 32, 49, 50, 51 и 52 Закона об охране общественного порядка, на основании и в порядке, указанных в Законе об охране общественного порядка.

#### **Статья 145. Особенности государственного надзора**

- (1) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право сделать предпринимателю в сфере железнодорожного транспорта, а также иному владельцу железнодорожной инфраструктуры или железнодорожного подвижного состава предписание с требованием заказать у компетентного органа экспертизы техническую экспертизу железнодорожного сооружения или железнодорожного подвижного состава. Расходы, связанные с экспертизой, несёт предприниматель в сфере железнодорожного транспорта или иной владелец железнодорожной инфраструктуры или железнодорожного подвижного состава.

- (2) Должностные лица, осуществляющие государственный надзор от имени Министерства экономики и коммуникаций, Департамента транспорта и Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, вправе при исполнении своих служебных обязанностей совершать бесплатные поездки на локомотиве и пассажирском поезде.  
[RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]

**Статья 146. Размер принудительного денежного взыскания**

Департамент защиты прав потребителей и технического надзора и Департамент конкуренции вправе в случае невыполнения предписания назначить принудительное денежное взыскание в порядке, установленном в Законе о субститутивном исполнении и денежном принуждении, в размере до 3200 евро для физического лица и до 32 000 для юридического лица.

**Статья 147. Право Министерства экономики и коммуникаций, Департамента защиты прав потребителей и технического надзора, Департамента конкуренции, Департамента транспорта и Инспекции труда на получение информации и доступ к объектам надзора**

[RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]

- (1) Предприниматель в сфере железнодорожного транспорта и его сотрудники; иной собственник или владелец железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава и его сотрудники; предприниматель, входящий в состав одного концерна с предпринимателем в сфере железнодорожного транспорта и его сотрудники; а также предприниматель, оказывающий услуги технического обслуживания или ремонта железнодорожного подвижного состава и его сотрудники обязаны передать ответственному за сферу министру или уполномоченному им для этого должностному лицу, Департаменту защиты прав потребителей и технического надзора, Департаменту конкуренции, Департаменту транспорта и Инспекции труда верную и полную информацию, необходимую для выполнения их функций надзора, по первому требованию последних.

[RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]

- (2) Департамент защиты прав потребителей и технического надзора имеет право свободного доступа к являющимся объектами надзора железнодорожной инфраструктуре, железнодорожному подвижному составу и техническому снаряжению, грузам, являющимся объектами железнодорожных перевозок, а также связанными с объектами надзора документам.
- (3) Министерство экономики и коммуникаций и Департамент конкуренции с целью осуществления своих функций имеют право на свободный доступ к документам бухгалтерского учёта предпринимателя в сфере железнодорожного транспорта и предпринимателя, входящего в состав одного концерна с предпринимателем в сфере железнодорожного транспорта.

**Статья 148. Конфиденциальность коммерческой и технической информации**

Министерство экономики и коммуникаций, Департамент защиты прав потребителей и технического надзора, Департамент конкуренции, Департамент транспорта и Инспекция труда обязаны обеспечивать конфиденциальность раскрытой им в ходе осуществления государственного надзора коммерческой и технической информации, если законом не предусмотрено раскрытия такой информации.

[RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]

**Глава 14  
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**

**Статья 149. Нанесение ущерба железной дороге или железнодорожному сооружению**

- (1) Нанесение собственником или владельцем железной дороги или железнодорожного сооружения ущерба железной дороге или железнодорожному сооружению, повлекшее угрозу для жизни или здоровья человека, либо угрозу существенного ущерба, либо угрозу железнодорожному движению, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

**Статья 150. Несоблюдение требований к габаритам**

- (1) Несоблюдение требований к габаритам при погрузке грузов на железнодорожный подвижной состав и разгрузке железнодорожного подвижного состава, осуществлении строительных работ и расположении предметов, повлекшее угрозу для жизни или здоровья человека либо угрозу для имущества, находящегося в железнодорожном подвижном составе или вблизи него, - наказывается денежным штрафом в размере до 200 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 60 000 евро.

**Статья 151. Создание препятствий для железнодорожного движения**

Расположение на железной дороге предметов, которые могут препятствовать железнодорожному движению, а также пребывание на железной дороге в непредусмотренном для этого месте либо создание иных препятствий для железнодорожного движения - наказывается денежным штрафом в размере до 100 штрафных единиц.

**Статья 152. Ограничение видимости и нарушение правил пожарной безопасности в защитной зоне**

- (1) Ограничение видимости и нарушение правил пожарной безопасности в защитной зоне, повлекшее препятствия для железнодорожного движения - наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

**Статья 153. Использование незарегистрированного железнодорожного подвижного состава в железнодорожном движении**

- (1) Использование в железнодорожном движении незарегистрированного должным образом железнодорожного подвижного состава - наказывается денежным штрафом в размере до 200 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 60 000 евро.

**Статья 154. Нарушение требований к перевозке опасных веществ или предметов по железной дороге**

- (1) Нарушение требований к перевозке опасных веществ или предметов по железной дороге, повлекшее угрозу для жизни или здоровья человека, либо угрозу существенного ущерба, либо угрозу железнодорожному движению, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

**Статья 155. Нарушение требований к использованию железнодорожного транспорта**

Посадка в движущийся поезд или высадка из него, проезд на подножке вагона, крыше поезда или сцепке поезда либо ином месте, не предназначенном для этой цели, а также самовольная остановка поезда или несанкционированный проезд в грузовом поезде, - наказывается денежным штрафом в размере до 200 штрафных единиц.

**Статья 156. Нарушение машинистом железнодорожного подвижного состава, помощником машиниста или ответственным за управление железнодорожной безопасностью и железнодорожным движением сотрудником требований железнодорожного движения**

Нарушение машинистом железнодорожного подвижного состава, помощником машиниста или ответственным за управление железнодорожной безопасностью и железнодорожным движением сотрудником требований железнодорожного движения, если отсутствует состав виновного деяния, изложенный в статьях 422, 423 и 425 Пенитенциарного кодекса, - наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц.

**Статья 157. Управление железнодорожным подвижным составом лицом без права на такое управление**

- (1) Управление железнодорожным подвижным составом лицом без права на такое управление, – наказывается денежным штрафом в размере до 200 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое лицом, чьё право на управление железнодорожным подвижным составом было отозвано или приостановлено – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц либо арестом.

**Статья 158. Управление железнодорожным подвижным составом и исполнение обязанностей помощника машиниста в состоянии опьянения или в состоянии, при котором превышена предельная норма содержания алкоголя**

Управление железнодорожным подвижным составом и исполнение обязанностей помощника машиниста в состоянии опьянения или в состоянии, при котором превышена предельная норма содержания алкоголя, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц либо арестом.

**Статья 159. Употребление водителем, ставшим участником серьёзной аварии или несчастного случая, алкоголя или наркотических, психотропных или психотоксических веществ непосредственно после случившегося**

Употребление машинистом локомотива, ставшим участником серьёзной аварии или несчастного случая, алкоголя или наркотических, психотропных или психотоксических веществ непосредственно после и до выяснения обстоятельств случившегося на месте происшествия, если отсутствует состав виновного деяния, изложенный в статье 423<sup>2</sup> Пенитенциарного кодекса, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц либо арестом.

**Статья 160. Допуск лица в состоянии опьянения, в состоянии, при котором превышена предельная норма содержания алкоголя либо лица без права управления к управлению железнодорожным подвижным составом или исполнению обязанностей помощника машиниста**

- (1) Допуск лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию железнодорожного подвижного состава, либо лицом, ответственным за управление железнодорожным движением, лица в состоянии опьянения или в состоянии, при котором превышена предельная норма содержания алкоголя к управлению железнодорожным подвижным составом или исполнению обязанностей помощника машиниста, а также допуск лица без права управления к управлению железнодорожным подвижным составом, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных

единиц.

- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 161. Нарушение порядка железнодорожного движения и железнодорожных перевозок**

- (1) Организация перевозки грузов или пассажиров либо организация движения по железнодорожной инфраструктуре без наличия соответствующего единого сертификата безопасности, сертификата безопасности деятельности или разрешения безопасности, а также нарушение порядка серьёзного ограничения или временного закрытия железнодорожного движения, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 162. Нарушение правил технической эксплуатации железной дороги**

- (1) Нарушение требований к содержанию железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава в исправном состоянии, указанных в правилах технической эксплуатации железной дороги, повлёкшее угрозу для жизни или здоровья человека, либо угрозу существенного ущерба, либо угрозу железнодорожному движению, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 163. Нарушение порядка уведомления о случае, оказавшем влияние на железнодорожную безопасность**

- (1) Нарушение порядка уведомления о произошедшем на железной дороге случае, оказавшем влияние на железнодорожную безопасность, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 164. Нарушение требований к железнодорожным перевозкам**

- (1) Нарушение требований к расположению грузов, являющихся объектами железнодорожных перевозок, повлёкшее угрозу для жизни, здоровья или имущества человека либо угрозу железнодорожному движению, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 165. Организация железнодорожных перевозок по железной дороге, незарегистрированной в Регистре железнодорожного движения**

- (1) Организация железнодорожных перевозок по железной дороге, незарегистрированной в Регистре железнодорожного движения, – наказывается денежным штрафом в размере до 300 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 166. Нарушение условий сертификата**

- (1) Нарушение условий выдачи и обеспечения действия сертификата, указанного в статьях 59-61 данного закона, – наказывается денежным штрафом в размере до 200 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 60 000 евро.

#### **Статья 167. Непредоставление информации пассажиру**

- (1) Неисполнение требования, установленного в статье 8 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 168. Невыполнение авансового платежа**

- (1) Неисполнение требования, установленного в статье 13 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 169. Непредоставление пассажиру помощи в случае задержки поезда**

- (1) Неисполнение требований, установленных в статье 16 или 18 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 170. Непредоставление информации или помощи инвалиду или пассажиру с ограниченными возможностями передвижения**

- (1) Неисполнение требований, установленных в статье 20, 22 или 23 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 000 евро.

#### **Статья 171. Нарушение работодателем требований к распорядку рабочего времени и времени отдыха**

- (1) Нарушение работодателем, членом его правления или иным представителем, которому было поручено исполнение данного обязательства, условий рабочего времени и времени отдыха, указанных в статьях 131-136 данного закона, – наказывается денежным штрафом в размере до 100 штрафных единиц.
- (2) То же деяние, совершённое юридическим лицом, – наказывается денежным штрафом в размере до 40 000 евро.

#### **Статья 172. Производство**

- (1) Учреждением, ведущим производство во внесудебном порядке в отношении проступков, изложенных в статьях 149-166 данного закона, является Департамент защиты прав потребителей и технического надзора.

- (2) Учреждением, ведущим производство во внесудебном порядке в отношении проступков, изложенных в статьях 151, 155, 158 и 159 данного закона, является Департамент полиции и погранохраны.
- (3) Учреждением, ведущим производство во внесудебном порядке в отношении проступков, изложенных в статьях 167-170 данного закона, является Департамент транспорта.  
[RT I, 10.12.2020, 1 – в силе с 01.01.2021]
- (4) Учреждением, ведущим производство во внесудебном порядке в отношении проступков, изложенных в статье 171 данного закона, является Инспекция труда.

## **Глава 15**

### **ПРИКЛАДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

#### **Статья 173. Назначение железной дороги для общего пользования**

Железные дороги, которые были назначены для общего пользования до момента вступления данного закона в силу, считаются железными дорогами общего пользования также и после вступления данного закона в силу.

#### **Статья 174. Применение исключений в отношении требований Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007**

- (1) В отношении внутригосударственных пассажирских перевозок, в том числе на городских, пригородных и региональных маршрутах, применяется исключение на основании частей 4 и 5 статьи 2 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007, в соответствии с которым до 3 декабря 2024 года не применяется статья 10 того же Регламента.
- (2) В отношении международных грузовых перевозок, если маршрут поезда выходит за границы Европейского Союза, применяется исключение на основании части 6 статьи 2 Регламента Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 1371/2007, в соответствии с которым до 3 декабря 2024 года не применяется статья 10, а также статьи 15-17 того же Регламента.

#### **Статья 175. Управление специальным транспортным средством**

Управлять специальным транспортным средством на открытой для движения железной дороге до 31 декабря 2021 года может, помимо имеющего водительское удостоверение и соответствующий сертификат машиниста локомотива, также лицо, имеющее профессиональную квалификацию водителя специального железнодорожного транспортного средства.

#### **Статья 176. Исключения, действующие в отношении требований, установленных для сотрудников железной дороги, во время провозглашённого Правительством Республики 12 марта 2020 года особого положения.**

В случае, если у сотрудника, ответственного за железнодорожную безопасность и управление железнодорожным движением, помощника машиниста локомотива и водителя специального транспортного средства в связи с провозглашённым Правительством Республики 12 марта 2020 года особым положением не было возможности обновить свою профессиональную квалификацию, то действующее в его отношении требование компетенции считается выполненным на основании закончившей своё действие профессиональной квалификации. Профессиональную квалификацию, подтверждающую компетенцию лица, необходимо обновить в течение 180 дней с момента окончания особого положения.

#### **Статья 176<sup>1</sup>. Применение исключения, вытекающего из Регламента Европейского**

**парламента и Совета (ЕС) № 2021/267, и связанного с распространением вирусного заболевания**

- (1) Решение об использовании исключения о неприменении, указанного в части 5 статьи 9, части 5 статьи 10, части 5 статьи 11 и части 6 статьи 12 Регламента Европейского парламента и Совета (ЕС) № 2021/267, который регулирует временные особые меры, связанные с продолжением кризиса COVID-19, и в которых рассматриваются обновления или продления действия определенных свидетельств, лицензий и разрешений, перенесение очередных проверок и дополнительных обучений в определенных сферах транспортного законодательства, а также продление определенных сроков, указанных в Регламенте 2020/698 (Официальный журнал ЕС L 60, 22.02.2021, стр. 1-20), принимает ответственный за сферу министр своим постановлением.
- (2) Постановление министра, указанное в части 1 данной статьи, может применяться с обратной силой, начиная с 23 марта 2021 года.  
[RT I, 30.03.2021, 1 – в силе с 31.03.2021]

**Статья 177 - 180.** Положения об изменении других законодательных актов были исключены из перевода.

**Статья 181. Признание Закона о железной дороге недействительным**

Закон о железной дороге (RT I 2003, 79, 530) признаётся недействительным.

**Статья 182. Вступление закона в силу**

Настоящий закон вступает в силу 31 октября 2020 года.

<sup>1</sup> Директива Совета Европейского Союза № 2005/47/ЕС о Соглашении между Сообществом европейских железных дорог (CER) и Европейской федерацией транспортных рабочих (ETF) по определенным аспектам условий труда мобильных работников, выполняющих совместимые трансграничные услуги в железнодорожном секторе (Официальный журнал Европейского Союза L 195, 27.07.2005, стр. 15–17);

Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2007/59/ЕС о сертификации машинистов, осуществляющих вождение локомотивов и поездов в железнодорожной системе Союза (Официальный журнал Европейского Союза L 184, 25.06.2014, стр. 11–15);

Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2008/68/ЕС о внутренних перевозках опасных грузов (Официальный журнал Европейского Союза L 260, 30.09.2008, стр. 13–59), изменена Директивами № 2010/61/ЕС (Официальный журнал Европейского Союза L 233, 03.09.2010, стр. 27–28) и № 2012/45/ЕС (Официальный журнал Европейского Союза L 313, 28.11.2009, стр. 65–74);

Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2012/34/ЕС о создании единого европейского железнодорожного пространства (Официальный журнал Европейского Союза L 343, 14.12.2012, стр. 32–77), изменена Директивой (ЕС) № 2016/2370 (Официальный журнал Европейского Союза L 352, 23.12.2016, стр. 1–17);

Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/797 о возможности взаимодействия железнодорожных систем (Официальный журнал Европейского Союза L 138, 26.05.2016, стр. 44–101);

Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2016/798 о безопасности

на железнодорожном транспорте (Официальный журнал Европейского Союза L 138, 26.05.2016, стр. 102–149).