



**ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 156**

**от 25 августа 2021 г.**

**Кишинэу**

**О проекте Кодекса железнодорожного транспорта**

На основании пункта е) статьи 6 Закона № 136/2017 о Правительстве (Официальный монитор Республики Молдова, 2017 г., № 252, ст. 412), с последующими изменениями, Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Одобрить и представить Парламенту на рассмотрение проект Кодекса железнодорожного транспорта.

**Премьер-министр**

**НАТАЛЬЯ ГАВРИЛИЦА**

Контрасигнуют:

Заместитель премьер-министра,  
министр инфраструктуры и  
регионального развития

Андрей СПЫНУ

Заместитель премьер-министра,  
министр иностранных дел и  
европейской интеграции

Николае ПОПЕСКУ

Министр финансов

Думитру Будянски

Министр юстиции

Серджиу Литвиненко

**ПАРЛАМЕНТ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА****ЗАКОН****Кодекс железнодорожного транспорта**

Парламент принимает настоящий Кодекс.

Настоящий Кодекс перелагает частично:

- Директиву 2012/34/ЕС Европейского Парламента и Совета от 21 ноября 2012 года о создании единого европейского железнодорожного пространства (в новой редакции) (Текст с релевантностью для ЕЭС), опубликованную в Официальном журнале Европейского Союза L 343 от 14 декабря 2012 года с последними поправками, внесенными Делегированным решением (ЕС) 2017/2075 Комиссии от 4 сентября 2017 года;
- Директиву 2016/798/ЕС Европейского Парламента и Совета от 11 мая 2016 года о железнодорожной безопасности (реформирование), опубликованную в Официальном журнале Европейского Союза L 138 от 26 мая 2016 года;
- Директиву 2007/59/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 октября 2007 года о сертификации машинистов, осуществляющих вождение локомотивов и поездов в железнодорожной системе Сообщества, опубликованную в Официальном журнале Европейского Союза L 315 от 3 декабря 2007 года с последними поправками, внесенными Директивой (ЕС) 2016/882 Комиссии от 1 июня 2016 года.

**ГЛАВА 1****ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 1.** Предмет и область применения

(1) Настоящий Кодекс устанавливает:

- а) правовую основу условий управления железнодорожной инфраструктуры и организации деятельности железнодорожного транспорта;
- б) условия регистрации и сертификации железнодорожных предприятий в Республике Молдова;
- с) требования, предъявляемые к работникам железнодорожного транспорта;

d) правовые отношения между субъектами, участвующими в перевозке железнодорожным транспортом пассажиров, багажа и грузов в Республике Молдова.

(2) Действие настоящего Кодекса распространяется:

- a) к использованию железнодорожной инфраструктурой для железнодорожных транспортных услуг;
- b) к железнодорожным транспортным услугам;
- c) к национальной железнодорожной системе;
- d) к железнодорожному подвижному составу;
- e) к услугам, связанным с железнодорожным транспортом;

## Статья 2. Определения

В целях настоящего Кодекса устанавливаются следующие определения:

*Администратор инфраструктуры* – предприятие, которое руководит железнодорожной инфраструктурой путем учреждения, управления и содержания железнодорожной инфраструктуры, включая управление движением, административное управление и сигнализацию, а также обеспечивает ее развитие в соответствии с утвержденной Правительством политикой развития и финансирования инфраструктуры;

*разрешения по безопасности* – документ, подтверждающий внедрение системы управления безопасностью и выполнение специфических требований, необходимых для безопасного технического обслуживания и эксплуатации инфраструктуры железной дороги, Администратором инфраструктуры;

*пропускная способность инфраструктуры* – возможность программирования необходимых маршрутов для сегмента инфраструктуры на определенный период;

*основные требования* – все условия утверждённые данным Кодексом, нормативными актами Правительства и центральным отраслевым органом в области железнодорожного транспорта, которым должны соответствовать железнодорожные системы, подсистемы и компоненты интероперабельности, включая интерфейсы;

*сертификат безопасности* – документ, подтверждающий внедрение системы управления безопасностью и выполнение требований, установленных в технических требованиях к интероперабельности, нормах безопасности и других соответствующих положениях, с целью контроля рисков и безопасного осуществления железнодорожных перевозок железнодорожными предприятиями;

*договор о распределении пропускной способности* – договор, который устанавливает права и обязанности заявителя и Администратора инфраструктуры относительно выделенной пропускной способности

инфраструктуры и тарификации, которая применяется в течение периода времени, превышающего один период действия расписания движения;

*описание железнодорожной сети* – документ, в котором подробно изложены общие правила, термины, процедуры и критерии для схем взимания платы и распределения пропускной способности, информации и технических требований, для того чтобы иметь возможность запрашивать выделение пропускной возможности;

*компоненты интероперабельности* – первичные элементы, группы элементов, узлы и комплексы оборудования, которые включены либо предназначены для включения в подсистемы, и от которых прямо или косвенно зависит функциональная совместимость высокоскоростной или обычной железнодорожной системы, это понятие охватывает и программное обеспечение;

*существенные функции управления инфраструктурой* – принятие решений о распределении маршрутов движения поездов, включая определение и оценку доступности, распределение индивидуальных маршрутов, принятие решений по тарификации инфраструктуры, определение сборов в соответствии с тарификацией и распределением мощностей;

*расписание движения* – данные, которые определяют все запланированные движения поездов и подвижного состава по соответствующей инфраструктуре на период действия этого расписания;

*железнодорожная инфраструктура* – комплекс технологических элементов, включающий железнодорожные линии и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электропитания, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные, коммуникационные и управляющие системы сообщения, зданий (за исключением административных) и оборудование, предусмотренное настоящим Кодексом;

*загруженная инфраструктура* – часть или элемент инфраструктуры, спрос на пропускную способность которых не может быть полностью удовлетворен в отдельные периоды даже после согласования различных запросов на предоставление пропускной способности;

*обслуживающая инфраструктура* – объекты, включая землю, здания и оборудование, которые были специально организованы полностью или частично для предоставления одной либо нескольких услуг Администратором инфраструктуры или оператором обслуживающей инфраструктуры;

*железнодорожное предприятие* – любое предприятие, зарегистрированное согласно настоящему Кодексу, основная деятельность которого заключается в оказании услуг по перевозке железнодорожным транспортом грузов и/или пассажиров, при выполнении требования о том,

что предприятие обеспечивает тягу, включая предприятия, которые только обеспечивают тягу;

*обязательство по оказанию публичных услуг* – требование, установленное Министерством об обеспечении населения публичными пассажирскими транспортными услугами, представляющими общий интерес, по доступным ценам, которые в отсутствие субсидирования являются нерентабельными и не представляют коммерческого интереса;

*цели безопасности (ЦБ)* – минимальные уровни безопасности, которые должны быть достигнуты железнодорожной системой в целом или разными частями системы;

*орган по оценке соответствия* – орган, осуществляющий деятельность по оценке соответствия, включая калибровку, испытания, сертификацию и инспекцию;

*нотифицированный орган по оценке соответствия* – орган по оценке соответствия, признанный центральным отраслевым органом в области железнодорожного транспорта, о котором официально уведомлены Европейская комиссия и государства-члены Европейского Союза;

*признанный орган по оценке соответствия* – орган по оценке соответствия, аккредитованный органом по аккредитации или национальным органом по аккредитации, подписавшим Соглашение о многостороннем признании с Европейской кооперацией по аккредитации (EA MLA), и признанный центральным отраслевым органом в области железнодорожного транспорта;

*оператор обслуживающей инфраструктуры* – любое публичное или частное предприятие, ответственное за управления одного или множество услуг инфраструктуры или за оказании одного или множество услуг железнодорожным предприятиям.

*пассажир* – физическое лицо имеющее билет или любой другой проездной документ, составленный от его имени, которое имеет право сесть на поезд, и быть доставлен железнодорожным предприятием в указанный пункт назначения.

*обоснованная прибыль* – ставка дохода на собственный капитал с учетом риска, включая риск дохода, или отсутствие такого риска, понесенного оператором обслуживающей инфраструктуры, и которая устанавливается Правительством;

*национальный реестр железнодорожных транспортных средств (НРЖТС)* – регистр, управляемый железнодорожным управлением, который включает информацию о железнодорожных транспортных средствах с правом передвижения по национальной железнодорожной сети, физических и юридических лицах, владеющих или имеющие права владения транспортным средством, номер регистрации транспортного средства, техническая документация и лицо ответственное за его обслуживание.

*железнодорожная система* – совокупность подсистем для структурных и эксплуатационных зон, а также управление и эксплуатация системы в целом;

*система управления безопасностью (СУБ)* – организация, подготовка и процедуры, устанавливаемые Администратором инфраструктуры или железнодорожным предприятием для обеспечения безопасного управления своей деятельностью;

*технические спецификации интероперабельности (ТСИ)* – спецификации, охватывающие каждую подсистему или часть подсистемы для удовлетворения основных требований и обеспечения совместимости обычных железнодорожных систем, как это определено в настоящем Кодексе;

*заявитель* – железнодорожное предприятие или международная группа железнодорожных предприятий или других физических и юридических лиц, таких как Железнодорожное Управление и грузоотправители, грузоотправители и предприятия комбинированных перевозок, с государственным или коммерческим интересом в получении пропускной способности инфраструктуры;

*международные перевозки* – перевозки между Республикой Молдова и другими странами, с возможностью реформирования поездов в котором разные вагоны могут иметь разные станции назначения.

*маршрут* – пропускная способность инфраструктуры, необходимая для проезда поезда между двумя пунктами за определенный период времени.

*железнодорожное транспортное средство* – подвижной состав (локомотив, вагон, автомотриса), оборудование для ремонта железнодорожной линии, мобильная машина, пригодные для движения на колесном ходу по железнодорожным линиям, с тягой или без нее, состоящие из одной или нескольких структурных и функциональных подсистем или частей этих подсистем.

*полоса отвода* – зона с участками земли, необходимыми для реализации железнодорожного транспорта, занимаемыми земляным полотном, искусственными сооружениями, линейно-путевыми и другими зданиями, устройствами железнодорожной связи, установками электроснабжения, железнодорожными станциями и путевыми устройствами. Полоса отвода включает в себя также зону безопасности и охранную зону железнодорожной инфраструктуры, установленные Министерством;

*зона безопасности* включает в себя полосы земли, расположенные по обе стороны от оси железной дороги, необходимые для размещения устройств сигнализации и обеспечения безопасности движения, прочих установок оперативного управления движением поездов, а также объектов и сооружений по охране окружающей среды;

*охранная зона* – земельные участки, необходимые для обеспечения сохранности, прочности и устойчивости сооружений, устройств и других объектов железнодорожного транспорта, а также земли с подвижной почвой, соседствующие с землями железнодорожного транспорта, земельные участки, занятые защитными лесонасаждениями.

## **ГЛАВА II ОРГАНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА**

**Статья 3.** Миссия, основные функции и основные полномочия центрального отраслевого органа в области железнодорожного транспорта.

(1) Миссия, основные функции и основные полномочия центрального отраслевого органа (далее Министерство) в области железнодорожного транспорта заключается в разработке и продвижении государственной политики в области железнодорожного транспорта.

(2) Основными функциями Министерство являются разработка, обеспечение внедрения, мониторинг, оценивание и отчетность в отношении реализации государственной политики в целях стабильного развития отрасли железнодорожного транспорта в условиях безопасности движения и усовершенствования качества оказанных услуг.

(3) В целях выполнения своих миссии и основных функций, Министерство осуществляет следующие основные полномочия:

а) разрабатывает и представляет Правительству на утверждение программные документы, в которых намечены направления развития железнодорожного транспорта, а также проекты нормативных актов в области железнодорожного транспорта;

б) продвижение предложений о выделении финансовых средств, необходимых для поддержания и развития железнодорожной инфраструктуры в соответствии с Национальным планом развития железнодорожной инфраструктуры, субсидии на общественные пассажирские железнодорожные перевозки, предоставляемые по договорам на общественное обслуживание, и субсидии на возмещение расходов, железнодорожных предприятий понесенные после предоставления этих услуг. Распределение субсидий производится на основе методологии, утвержденной Правительством;

в) разработка, продвижение и мониторинг политики реструктуризации железнодорожного сектора;

г) разработка и представление на утверждение Правительству методологии формирования тарифов на использование железнодорожной инфраструктуры;

е) разработка и представление на утверждение Правительству многолетнего контракта на управление железнодорожной инфраструктурой и Национального плана развития железнодорожной инфраструктуры;

ф) координация распределения средств / субсидий из государственного бюджета на содержание и развитие железнодорожной инфраструктуры, услуги общественного пассажирского транспорта, предоставляемые в соответствии с договорами на общественное обслуживание, и на компенсацию расходов, понесенных железнодорожными предприятиями после предоставления бенефициарам льгот на железнодорожные пассажирские перевозки;

г) утверждение тарифов по утвержденным Правительством методологий;

h) принятие необходимых мер по защите прав потребителей в сфере железнодорожного транспорта;

и) представление Правительству на утверждение проектов международных договоров в области железнодорожного транспорта;

ж) представление Правительству на утверждение положения об организации и функционировании административного органа ответственного за реализацию политики в области железнодорожного транспорта (далее - Железнодорожное Управление);

к) утверждение правил и инструкций в соответствии с положениями Кодекса;

л) представление государства в отношениях с международными организациями в области железнодорожного транспорта и с аналогичными органами других государств по вопросам, связанным с разработкой и продвижением политики в области железнодорожного транспорта.

#### **Статья 4. Миссия, основные функции и основные полномочия Железнодорожного Управления**

(1) Цель Железнодорожного Управления является осуществление политики в области железнодорожного транспорта и обеспечения безопасности на железных дорогах. Железнодорожное Управление обладает полномочиями по контролю, выдает железнодорожным предприятиям разрешения на железнодорожные перевозки, разрешения для машинистов локомотивов, выполняет сертификацию и авторизации по безопасности в области железнодорожного транспорта.

(2) Железнодорожное Управление сотрудничает с Регулирующим органом рынка железнодорожного транспорта (в последствии – Регулирующий орган рынка) с целью обеспечения конкурентной ситуации и предотвращения дискриминации на рынке железнодорожных перевозок.

(3) Миссия Железнодорожного Управления состоит в том, чтобы осуществлять политику в области железнодорожного транспорта и контролировать соблюдение физическими и юридическими лицами

нормативной базы в этой области, чтобы обеспечить безопасность железнодорожного транспорта.

(4) Основными функциями Железнодорожного Управления являются:

a) реализация государственной политики в области железнодорожного транспорта;

b) обеспечение выполнения обязательств и осуществления прав Республики Молдова, вытекающих из положений международных договоров в соответствующей области;

c) обеспечение применения нормативно-правовой базы посредством деятельности по сертификации, постоянному надзору и контролю в данной области;

d) обеспечение оптимального уровня безопасности железнодорожного транспорта.

(5) В целях выполнения своей миссии и основных функций Железнодорожного Управления осуществляет следующие основные полномочия:

a) утверждение ввода в эксплуатацию структурных подсистем, составляющих железнодорожную систему, и подтверждение того, что они эксплуатируются и обслуживаются в соответствии с соответствующими основными требованиями;

b) выдача, модифицирование, приостановление и отзыв выданных сертификатов безопасности и разрешений на безопасность, проверка соблюдения условий, установленных Администратором инфраструктуры и железнодорожными предприятиями;

c) допуск к перевозкам нового и существенно модифицированного подвижного состава, который не охватывается ТСИ;

d) мониторинг соответствия компонентов интероперабельности с основными требованиями утвержденными нормативными актами Правительства и центрального отраслевого органа в области железнодорожного транспорта;

e) мониторинг, продвижение, внедрение и развитие нормативно-правовой базы в области железнодорожной безопасности;

f) регистрация железнодорожного транспорта, обеспечение достоверности и постоянное обновление информации о безопасности, включенной в соответствующий реестр;

g) выдача разрешений, сертификатов и авторизаций с необходимым уровнем защиты от подделок;

h) разработка и утверждение технических инструкций по безопасности, эксплуатации и сигнализации элементов железнодорожного транспорта и железнодорожной инфраструктуры и руководств в этой области;

i) разработка предложений технических регламентов, инструкций, технических спецификаций взаимодействия в области железнодорожного

транспорта в соответствии с положениями Кодекса и нормами, установленными Правительством;

j) другие виды деятельности, установленные Министерством.

(6) В процессе сертификации машинистов локомотивов Железнодорожное Управление выполняет следующие задачи:

a) выдача и отзыв удостоверений;

b) обеспечение регулярных проверок машинистов локомотивов;

c) выдача мотивированных запросов о приостановлении действия удостоверений машинистов локомотивов;

d) признание лиц или организаций, имеющих право осматривать и обучать машинистов локомотива;

e) публикует и обновляет список лиц и организаций, имеющих право проверять и обучать машинистов локомотивов;

f) постоянное хранение и обновление списка удостоверений, выдаваемых машинистам локомотивов;

g) мониторинг процесса сертификации машинистов локомотивов;

(7) Железнодорожное Управление обеспечивает создание и ведение реестров в соответствии с положениями Закона №. 71/2007 в отношении реестров и на основе постановления, утвержденного правительством.

(8) Железнодорожное Управление обеспечивает публикацию на официальном сайте технических инструкций и правил в области железнодорожного транспорта, требований и порядка выдачи авторизаций, удостоверений а также утвержденные ею актов в области железнодорожного транспорта.

#### **Статья 5. Права и компетенции Железнодорожного Управления**

Железнодорожное Управление, в рамках своей компетенции, имеет право:

a) проводить проверки необходимые для выполнения своих полномочий, и ему предоставляется доступ к помещениям, объектам и оборудованию, которые могут повлиять на безопасность железнодорожного транспорта, управляемого Администратором инфраструктуры или железнодорожными предприятиями.

b) доступа к подтверждающим документам и информации относительно выполнения условий и требований для:

- регистрации железнодорожных предприятий;

- сертификации по безопасности железнодорожных предприятий;

- разрешении по безопасности Администратора инфраструктуры;

- регистрация железнодорожных транспортных средств;

- выдача удостоверений машинистам поездов;

c) выдавать предписания для устранения нарушений, обнаруженных в ходе проверок.

d) участвовать в международном сотрудничестве в области железнодорожного транспорта со следующими субъектами:

- международные организации, в которых Министерство железных дорог уполномочено представлять Республику Молдова;
- Агентство железных дорог Европейского Союза, а также органы других стран, ответственные за безопасность и совместимость на железнодорожном транспорте;
- аналогичные органы власти других государств;

#### **Статья 6. Принципы деятельности Железнодорожного Управления**

(1) Железнодорожное Управление выполняет свои задачи открытым, недискриминационным и прозрачным образом.

(2) В процессе рассмотрения заявлений и петиции Железнодорожное Управление может запросить техническую помощь и информацию от Администратора инфраструктуры и предприятий железнодорожного транспорта или квалифицированных органов.

(3) В процессе разработки национальной нормативно-правовой базы Железнодорожное Управление консультируется со всеми задействованными и заинтересованными сторонами, включая Администратора инфраструктуры, железнодорожные предприятия, производителей, поставщиков технического обслуживания, пользователей и отраслевых профсоюзов.

(4) Железнодорожное Управление проводит активный обмен мнениями и опытом с другими органами из других странах. Сотрудничество, в частности, должно быть нацелено на содействие и координацию сертификации безопасности железнодорожных предприятий, которым были предоставлены или намерены получить международные железнодорожные трассы.

(5) Железнодорожное Управление независима от предприятий или организаций, оказывающих транспортные услуги.

(6) Решения Железнодорожного Управления могут быть обжалованы в порядке, установленном Административным Кодексом №. 116/2018.

#### **Статья 7. Организация деятельности Железнодорожного Управления**

(1) Железнодорожное Управление является административным органом, подчиненным Министерству, в форме юридической организации агентства, наделенного полномочиями по контролю, который имеет открытые счета на едином казначейском счете Министерства Финансов.

(2) Положение об организации и функционировании Железнодорожного Управления, а также о его структуре и предельной численности утверждается Правительством.

(3) Железнодорожное Управление возглавляет директор, которому помогает заместитель директора. Директор и заместитель директора

назначаются на государственную должность, приказом министром, в соответствии с положениями Закона №. 158/2008 о государственной службе и статусе государственного служащего;

(4) В Железнодорожном Управлении работают гражданские служащие в соответствии с положениями Закона №. 158/2008 о государственной службе и статусе государственного служащего, а также другие категорий персонала, чья деятельность регулируется нормативной базой в сфере труда.

(5) Железнодорожное Управление финансируется за счет средств, предусмотренных в законе о государственном бюджете на соответствующий год, и средств, происходящих из других источников, согласно законодательству включая собранные доходы.

(6) Ежегодно, до 1 мая, Железнодорожное Управление представляет Министерству финансовый отчет и отчет о деятельности, которые будут опубликованы на официальной веб-странице после его утверждения Министерством.

(7) Бюджет Железнодорожного Управления издаётся, утверждается и управляется в соответствии с принципами, правилами и процедурами Закона о публичных финансах и бюджетно-налоговой ответственности №181/2014.

**Статья 8.** Полномочия субъектов в сфере железнодорожного транспорта

Полномочия субъектов в сфере железнодорожного транспорта устанавливается следующим образом:

а) Администратор инфраструктуры отвечает за управление (управление, администрирование и внутренний контроль) железнодорожной инфраструктурой. Продвигает и реализует инвестиционные планы железнодорожной инфраструктуры в сотрудничестве с министерством;

б) железнодорожные пассажирские предприятия осуществляют железнодорожные пассажирские перевозки в рамках национальных и/или международных перевозок в соответствии с положениями Кодекса и заключенных международных договоров;

с) железнодорожные грузовые предприятия осуществляют грузовые железнодорожные перевозки в рамках национальных и/или международных перевозок в соответствии с положениями Кодекса и заключенных международных договоров;

## **ГЛАВА III РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

### ***Часть I Независимость управления***

**Статья 9. Независимость между управлением инфраструктурой и железнодорожными предприятиями**

(1) Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия независимы друг от друга в отношении управления, администрации и внутреннего контроля административных, экономических и бухгалтерских вопросов.

(2) Железнодорожные предприятия имеют независимый статус, финансовую автономию и обладают банковскими счетами в финансовых учреждениях и банковскими счетами на едином казначейском счете Министерства финансов.

(3) Железнодорожные предприятия и Администратор инфраструктуры могут иметь организационно-правовую форму акционерного общества, общества с ограниченной ответственностью или государственного предприятия.

(4) Железнодорожные предприятия могут осуществлять деятельность по перевозке пассажиров и грузов железнодорожным транспортом при условии соблюдения ими положений настоящего Кодекса и других нормативных актов.

**Статья 10. Управление инфраструктурой железной дороги**

(1) Железнодорожная инфраструктура находится в собственности публичной сферы государства, субсидируемая (финансируемая) частично из государственного бюджета, в соответствии с положениями, установленными настоящим Кодексом.

(2) Управление железнодорожной инфраструктурой – это деятельность, представляющая общественный интерес, осуществляемая Администратором инфраструктуры в соответствии с положениями настоящего Кодекса и нормативными актами, утвержденными Правительством.

(3) Администратор инфраструктуры должен обладать разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой, выданной в соответствии с положениями настоящего Кодекса и Закона о регулировании предпринимательской деятельности путем разрешения № 160.2011.

(4) В рамках управления железнодорожной инфраструктурой, Администратор инфраструктуры имеет следующие обязанности:

- а) выполняет совокупность экономических и технических функций;
- б) обеспечивает надлежащее функционирование линий, установок и других элементов железнодорожной инфраструктуры;
- с) организует движение поездов и маневровые операции на железнодорожных линиях;

d) распределяет пропускную способность железнодорожной инфраструктуры в соответствии с положениями настоящего Кодекса и положениями, утвержденными Правительством.

**Статья 11.** Управление железнодорожными предприятиями согласно коммерческим принципам.

(1) Железнодорожные предприятия управляются в соответствии с принципами и положениями, которые применяются к коммерческим компаниям.

(2) Управление в соответствии с коммерческими принципами также применяется к железнодорожным предприятиям, предоставляющим услуги железнодорожного транспорта в рамках обязательств по оказанию публичных услуг, в соответствии с государственными договорами на оказание услуг, заключенными с Министерством.

(3) В целях достижения финансового равновесия, технических и коммерческих целей железнодорожные предприятия разрабатывают свои собственные бизнес-планы, включая программы инвестиций и финансирования, с указанием целей и средств достижения целей.

(4) Железнодорожные предприятия вправе:

a) создавать свою внутреннюю организацию;

b) вводить и прекращать услуги на рынке железнодорожного транспорта;

c) принимать решения по персоналу, активам и собственным закупкам;

d) прекратить предоставление услуги на линии или на станции, если такая услуга не является прибыльной или не предусмотрена государственным договором на оказание услуг;

e) увеличивать свою рыночную долю, развивать новые технологии и новые услуги и принимать инновационные технологии управления;

## **ЧАСТЬ 2**

### **Разделение между управлением инфраструктурой и транспортными операциями**

#### **Статья 12.** Разделение счетов

(1) Балансы, счета прибылей и убытков по деятельности, связанной с предоставлением транспортных услуг, управляются и публикуются отдельно от деятельности, связанной с управлением железнодорожной инфраструктурой.

(2) Субсидии, представленные для одной из сфер деятельности указанные в части (1), не могут быть использованы для другой из этих сфер.

(3) Железнодорожные предприятия отдельно регистрируют доходы и расходы по деятельности, связанной с предоставлением грузовых услуг

железнодорожным транспортом, и по деятельности, связанной с предоставлением пассажирских услуг, и ежегодно представляют их Министерству и Железнодорожному Управлению.

(4) Субсидии в рамках обязательств по оказанию публичных услуг, представляются отдельно в соответствии с процедурами, установленными Министерством финансов, и не могут быть использованы для деятельности, связанной с оказанием других транспортных услуг или другой деятельности.

(5) Счета для различных сфер деятельности, указанные в части (1), ведутся таким образом, чтобы позволить:

а) контролировать запрет передачи субсидий, предоставленных для одной сферы, в другую сферу;

б) контролировать использование дохода от сборов за инфраструктуру и прибыли от другой коммерческой деятельности.

### **Статья 13. Независимость Администратора инфраструктуры**

(1) Администратор инфраструктуры является независимым в принятии решений, связанных с существенными функциями.

(2) Члены руководящих органов Администратора инфраструктуры и менеджеры, непосредственно подотчетные им, действуют недискриминационным и беспристрастным образом, избегая конфликтов интересов.

(3) Администратор инфраструктуры должен быть организован как субъект, юридически отличный от любого железнодорожного предприятия.

(4) Одни и те же лица не могут быть назначены или заняты одновременно:

а) в качестве членов руководящих органов Администратора инфраструктуры и железнодорожного предприятия;

б) в качестве лиц, ответственных за принятие решений в отношении существенных функций, и в качестве членов руководящих органов железнодорожного предприятия.

(5) В случае если информационные системы являются общими для различных организаций, доступ к информации ограниченного доступа, касающейся существенных функций, должен быть ограничен уполномоченным персоналом Администратора инфраструктуры.

(6) Информации ограниченного доступа, относящаяся к существенным функциям, не может передаваться другим лицам.

### **Статья 14. Независимость существенных функций**

(1) Администратор инфраструктуры является независимым организационно и в принятии решений относительно существенных функций.

(2) В смысле части (1) применяются следующие условия:

а) железнодорожное предприятие или любое другое юридическое лицо не может оказывать решающего влияния на Администратора инфраструктуры в отношении существенных функций;

б) железнодорожное предприятие не может влиять на назначения и увольнения лиц, принимающих решения в отношении существенных функций управления инфраструктурой;

с) при назначении лиц на ответственные должности следует избегать любого конфликта интересов.

**Статья 15. Беспристрастность Администратора инфраструктуры в отношении управления сообщением и планирования технического обслуживания**

(1) Функции управления сообщением осуществляются прозрачным и недискриминационным образом, и лица, ответственные за принятие решений об этих функциях не должны быть затронуты конфликтом интересов.

(2) В случае нарушения движения Администратора инфраструктуры должен немедленно сообщить о ситуации затронутым железнодорожным предприятиям.

(3) В случае предоставления дополнительного доступа к процессу управления транспортом Администратор инфраструктуры предоставляет эту услугу заинтересованным железнодорожным предприятиям прозрачным и недискриминационным образом.

(4) В процессе долгосрочного планирования крупных работ по техническому обслуживанию и/или обновлению железнодорожной инфраструктуры Администратор инфраструктуры должен консультироваться с заявителями и учитывать их предложения.

(5) Администратор инфраструктуры осуществляет планирование работ по техническому обслуживанию недискриминационным образом.

**Статья 16. Условия пользования доходов Администратора инфраструктуры**

(1) Доходы от деятельности по управлению инфраструктурой использоваться Администратором инфраструктуры только для финансирования собственного бизнеса, включая обслуживание, развитие и погашение собственных кредитов.

(2) Администратор инфраструктуры не может использовать доходы от деятельности по управлению инфраструктурой для выплаты дивидендов акционерам компании.

(3) Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия не должны предоставлять кредиты друг другу.

(4) Долги Администратора инфраструктуры должны быть отделены от долгов других организаций, железнодорожных предприятий.

**Статья 17. Финансирование железнодорожной инфраструктуры**

(1) Правительство через министерство обеспечивает развитие железнодорожной инфраструктуры в соответствии с Национальной программой развития железнодорожной инфраструктуры, утвержденной правительством, в пределах ассигнований, утвержденных в законе о годовом бюджете.

(2) Ежегодные затраты на эксплуатацию инфраструктуры железных дорог прогнозируются Администратором инфраструктурой на основе трафика, заявленного в договорах с железнодорожными предприятиями, техническими нормами технического обслуживания, ремонта железнодорожной инфраструктуры и проектов по восстановлению и/или модернизации инфраструктуры в рамках Национальной программы, утвержденной Правительством.

(3) Обеспечение функционирования железнодорожной инфраструктуры, включая содержание и развитие железнодорожной инфраструктуры, осуществляется Администратором инфраструктуры из:

а) доходы от оказания услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры;

б) невозвратного внешнего финансирования;

с) внутренних кредитов и внешних кредитов аккредитованные государством в соответствии с процедурами, утвержденными Правительством;

д) субсидий/ассигнования из государственного бюджета;

е) другие законные доходы.

(4) В случае стихийных бедствий, катастроф или событий на железных дорогах затронутые элементы инфраструктуры должны быть введены в эксплуатацию как можно скорее, используя ресурсы, которые могут быть привлечены для этой цели.

(5) Расходы по восстановлению публичной железнодорожной инфраструктуры, пострадавшей от стихийных бедствий или катастроф, покрываются из государственного бюджета в случае недостаточности средств из источников, определяемых в соответствии с положениями части (1) и (4) этой статьи.

**ЧАСТЬ 3****Доступ к железнодорожной инфраструктуре и услугам****Статья 18. Условия доступа к железнодорожной инфраструктуре**

(1) Железнодорожным предприятиям предоставляется при справедливых, недискриминационных и прозрачных условиях право доступа к железнодорожной инфраструктуре в Республике Молдова в целях выполнения всех видов услуг по грузовым и пассажирским

железнодорожным перевозкам. Данное право включает в себя доступ к существующей инфраструктуре, соединяющей морские и речные порты.

(2) Доступ к железнодорожной инфраструктуре общего пользования, железнодорожному оборудованию и средствам железнодорожного обслуживания предоставляется железнодорожным предприятиям на основании заключения договора с Администратором инфраструктуры на доступ к железнодорожной инфраструктуре, включая следующие условия:

а) железнодорожная компания уполномочена в соответствии с положениями Кодекса и зарегистрирована в соответствии с Законом №. 220/2007 о государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;

б) железнодорожное предприятие имеет сертификат безопасности.

(3) В случае предоставления услуг железнодорожного транспорта между Республикой Молдова и государствами, не являющимися членами ЕС, право на доступ, предусмотренное в части (1) может быть ограничено из-за отсутствия недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре и надлежащих услуг соответствующего государства.

**Статья 19.** Ограничение права доступа и права посадки и высадки пассажиров

(1) Правительство может ограничить предусмотренное право доступа на услуги, предоставляемые между пунктом отправления и назначения, которые являются предметом одного или нескольких государственных договоров на оказание услуг и охватывают тот же или альтернативный маршрут, если осуществление этого права может поставить под угрозу экономический баланс данного государственного договора или договоров на оказание услуг.

(2) Регулирующий орган рынка на основе объективного экономического анализа должен определить, будет ли экономическое равновесие государственного договора на оказание услуг подвергнуто риску. Это должно быть установлено по любому из следующих запросов, поданному в течение 30 дней после получения информации об услуге, предназначенной для пассажиров:

а) от органа, который заключил государственный договор на оказание услуг;

б) от любого другого заинтересованного компетентного органа, имеющего право ограничения доступа по настоящей статье;

с) от Администратора инфраструктуры;

д) от железнодорожного предприятия, выполняющего государственный договор на оказание услуг.

(3) Регулирующий орган рынка предоставляет основания для своего решения и условия, при которых в течение одного месяца со дня его

уведомления одно из следующих лиц может запросить пересмотра решения:

- a) компетентный орган, ограничивший право доступа;
- b) Администратор инфраструктуры;
- c) железнодорожное предприятие, выполняющее государственный договор на оказание услуг;
- d) железнодорожное предприятие, обратившееся за доступом.

(4) Если Регулирующий орган рынка примет решение о том, что экономическое равновесие договора о государственных закупках подвергнуто риску услугой, предназначенной пассажирам, он должен указать любые изменения в этой услуге, которые гарантировали бы выполнение условий предоставления права доступа.

#### **Статья 20. Условия доступа к услугам инфраструктуры**

(1) Администратор инфраструктуры предоставляет без дискриминации всем железнодорожным предприятиям пакет минимального доступа и, при необходимости, дополнительные услуги и вспомогательные услуги.

1) Сборы за минимальный пакет услуг и доступ к рельсовым путям к служебным сооружениям и/или служебным установкам основываются на расходах, понесенных непосредственно в результате перевозок железнодорожным транспортом.

2) Минимальный пакет услуг, который будет включать:

- a) управление запросом на пропускную способность инфраструктуры;
- b) право на использование выделенной пропускной способности инфраструктуры;
- c) использование железнодорожных линий, стрелочных переводов и пересечений (пунктов пересечения железнодорожных линий);
- d) регулирование и управление движением поездов, включая сигнализацию, систему оперативного мониторинга и связи, а также предоставление информации о движении поездов;
- e) предоставление любой другой информации, необходимой для управления движением, для которого была выделена инфраструктура.

3) Доступ, включая доступ к рельсовым путям, предоставляется к следующим обслуживающим мощностям, если они существуют, и для услуг, предоставляемых этими мощностями:

- a) заправочное оборудование;
- b) пассажирские станции, станционные здания и другие мощности;
- c) грузовые терминалы и верфи;
- d) мощности для составления поездов;
- e) складские пути;
- f) другие технические мощности для технического обслуживания;
- g) ремонтные депо и другие технические мощности;
- h) разгрузочные мощности;

i) морские порты и внутренние порты, которые связаны с железнодорожной деятельностью;

j) другие технические мощности, в том числе мощности для уборки и помывки.

4) В дополнение к минимальному пакету доступа Администратор инфраструктуры может получать и предоставлять дополнительные услуги:

a) предварительный обогрев пассажирских поездов;

b) поставка топлива;

c) услуги маневрирования и любые другие услуги, предоставляемые структурам и объектам, упомянутым выше,

d) персонализированные услуги для:

- контроля за перевозкой опасных грузов,

- содействия в работе поездов со специальными грузами.

5) Вспомогательные услуги:

a) доступ к телекоммуникационной сети;

b) предоставление дополнительной информации,

c) техническая инспекция железнодорожных транспортных средств;

d) услуги по продаже билетов на пассажирских станциях;

e) услуги по техническому обслуживанию подвижного состава, требующего специальных условий.

(2) Операторы обслуживающих инфраструктур предоставляет без дискриминации всем железнодорожным предприятиям доступ, включая доступ к рельсовым путям, к инфраструктурам, указанным в описании сети, и к услугам, предоставляемым в рамках этих инфраструктур.

(3) Для гарантии полной прозрачности и отсутствия дискриминации доступа к обслуживающим инфраструктурам, указанным в подпунктах a), b), c), e), i) пункта 3) части (1), а также предоставления услуг в рамках этих инфраструктур, где оператор такой обслуживающей инфраструктуры находится прямо или косвенно под контролем организации, которая также действует и занимает доминирующее положение на рынке услуг железнодорожного транспорта, для которого используется инфраструктура, операторы этих обслуживающих инфраструктур должны быть организованы таким образом, чтобы они были независимыми в организационном плане и в плане принятия решений от соответствующей организации.

1) Условие независимости, предусмотренное в настоящей части, не включает в себя требование создания отдельного юридического лица для обслуживающей инфраструктуры и может быть достигнуто путем организации особых отделений в рамках одного юридического лица.

2) Для всех обслуживающих инфраструктур, указанных в пункте 3) части (1), оператор или соответствующее юридическое лицо отдельно ведет учет доходов и расходов за эти услуги.

3) В случае если работа обслуживающей инфраструктуры обеспечивается Администратором инфраструктуры или оператором обслуживающей инфраструктуры находится прямо или косвенно под контролем Администратором инфраструктуры, выполнение требований, установленных в настоящей части, считается доказанным соблюдая требования статьи 14.

(4) На запросы железнодорожных предприятий о доступе и предоставлении услуг обслуживающей инфраструктуры, указанных в пункте 3) части (1), должен быть дан ответ в течение 30 дней. Эти запросы могут быть отклонены только при наличии жизнеспособных альтернатив, позволяющих предоставлять услуги по перевозке грузов или пассажиров по тем же или альтернативным маршрутам при выполнении экономически приемлемых условий. Это не обязывает оператора обслуживающей инфраструктуры делать инвестиции в ресурсы или в инфраструктуру для выполнения всех запросов, поданных железнодорожными предприятиями.

(5) Если запросы железнодорожных предприятий касаются доступа и предоставления услуг в рамках обслуживающей инфраструктуры, управляемой оператором обслуживающей инфраструктуры, указанным в части (3), оператор обслуживающей инфраструктуры обосновывает в письменной форме решение об отказе и указывает равноценные альтернативы на других мощностях.

(6) В случае если оператор обслуживающей инфраструктуры, указанной в пункте 3) части (1), сталкивается с противоречиями между различными запросами, он должен попытаться выполнить все запросы, насколько это возможно. Если нет равноценных альтернатив и невозможно выполнить все запросы по пропускной способности для соответствующей инфраструктуры, заявитель может обратиться с жалобой в национальный орган в области конкуренции, который должен исследовать этот случай и при необходимости принять меры для обеспечения того, чтобы соответствующая часть пропускной способности была предоставлена заявителю.

(7) Если обслуживающая инфраструктура, указанная в пункте 3) части (1), не использовались по крайней мере два года подряд, а интерес железнодорожных предприятий к доступу к этой инфраструктуре был выражен оператору соответствующей обслуживающей инфраструктуры, ее владелец должен опубликовать объявление сдаче на концессию или в аренду для эксплуатации обслуживающей инфраструктуры железной дороги, частично или полностью, если оператор соответствующей инфраструктуры не продемонстрирует, что продолжающийся процесс переоборудования препятствует ее использованию железнодорожным предприятием.

(8) Если оператор обслуживающей инфраструктуры предоставляет услуги, указанные в пункте 4) части (1), он оказывает их по запросу железнодорожных предприятий без дискриминации.

(9) Оператор обслуживающей инфраструктуры не обязан оказывать услуги, указанные в пункте 5) части (1), если они не представляют для него экономического интереса. Оператор сервисного центра, который решает предоставить какие-либо из этих услуг, обязан оказывать их железнодорожным предприятиям на недискриминационной основе.

(10) При заключении международных договоров их положения не должны ограничивать доступ к железнодорожной инфраструктуре общего пользования, железнодорожному оборудованию и услугам, не должны создавать дискриминацию в отношении железнодорожных предприятий или ограничивать возможность железнодорожных предприятий использовать международные железнодорожные транспортные услуги.

#### **ГЛАВА IV УСЛОВИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

**Статья 21.** Условия для осуществления деятельности в сфере железнодорожного транспорта

(1) Для осуществления деятельности в сфере железнодорожного транспорта железнодорожные предприятия должны соответствовать следующим условиям:

- 1) Предприятие не было признано неплатежеспособным;
- 2) Руководитель предприятия не был осужден окончательным безотзывным постановлением суда за экономические преступления или преступления в сфере транспорта;
- 3) Руководителю предприятия не был вынесен приговор по серьезному или повторяющемуся невыполнению социальных или трудовых обязательств, включая обязательства согласно законодательству по охране труда и защите здоровья, и обязательств таможенного законодательства, в случае если компания собирается осуществлять трансграничную перевозку грузов согласно таможенным процедурам.
- 4) Предприятие обладает финансовыми возможностями, необходимыми на период 12 месяцев для:
  - а) выполнения своих обязательств по оплате труда персонала;
  - б) уплаты налогов на принадлежащие активы и взносов в фонд социального страхования;
  - в) обслуживания парка железнодорожных транспортных средств, проводимого в соответствии с нормативными техническими требованиями предприятия производителя.

5) Предприятие имеет договор с юридическим лицом или имеет подразделение по управлению персоналом, обладающее знаниями и опытом, необходимыми для оперативного контроля, надежного и эффективного надзора за работой железнодорожного транспорта.

6) Предприятие имеет возможность покрывать риски гражданской ответственности и надлежащим образом застраховано для покрытия в соответствии с законодательством своих обязательств в случае аварий или инцидентов, в частности, в отношении пассажиров, багажа, грузов и подвижного состава.

7) Предприятие отвечает в совокупности следующим условиям:

а) обладает железнодорожными транспортными средствами, необходимыми для перевозки грузов или людей;

б) обладает тяговым железнодорожным подвижным составом (локомотивами) или имеет договор с организацией, обеспечивающей тягу для вагонов.

(2) Для проверки выполнения условий, предусмотренных в части (1) настоящей статьи Железнодорожное Управление, при осуществлении государственного контроля за соблюдением условий лицензии в соответствии с положениями Закона № 131/2012 о государственном контроле предпринимательской деятельности, рассматривает следующую информацию и документы, которые могут быть получены самостоятельно или затребованы у предприятия:

а) имеющиеся финансовые ресурсы;

б) средства и активы, доступные в качестве гарантии;

с) оборотный капитал;

д) соответствующие расходы, включая расходы на приобретение земельных участков, зданий, сооружений и подвижного состава;

е) обязанности, возложенные на активы предприятия;

ф) налоги и взносы в фонд социального страхования;

г) аудиторские отчеты за последние несколько лет;

h) страхование от несчастных случаев, в частности в отношении пассажиров, багажа, груза, почты и железнодорожных транспортных средств;

i) прием на работу или заключение договоров с компетентными сотрудниками, обладающим необходимыми знаниями или опытом для осуществления оперативного контроля и обеспечения безопасной и эффективной деятельности в сфере железнодорожного транспорта;

ж) железнодорожные транспортные средства, зарегистрированные в НРЖТС.

(3) Выполнение условий, установленных в настоящей статье, подтверждается выдачей разрешения на железнодорожные перевозки, которое является обязательным разрешительным актом, изданным

Управлением железнодорожного транспорта для начала и осуществления деятельности железнодорожных перевозок.

**Статья 22.** Порядок предоставления разрешений на железнодорожные перевозки

(1) Разрешение на железнодорожные перевозки выдается на основании оценки документов, изложенных в пункте 2 статьи 21, и нахождения совещания лицом, запрашивающим разрешение на железнодорожные перевозки, условий для осуществления деятельности железнодорожного транспорта, изложенных в пункте 1 статьи 21.

(2) Заявление на получение разрешения на железнодорожные перевозки рассматривается в течение 30 дней с даты получения.

(3) Autorizațiile de transport feroviar se eliberează în mod gratuit conform prevederilor anexei nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

(4) Regulile privind modul de examinare și soluționare a cererilor, modelul tipizat și conținutul autorizațiilor de transport feroviar se aprobă de către Autoritatea Feroviară și se publică pagina web oficială.

**Статья 23.** Контроль железнодорожных предприятий

(1) В целях выполнения условий, установленных настоящим Кодексом, Железнодорожное Управление имеет право осуществлять проверки железнодорожных предприятий, которые осуществляют деятельность по железнодорожным перевозкам, чтобы проверить соответствие условиям осуществления деятельности в сфере железнодорожного транспорта и соблюдение данного Кодекса.

(2) Железнодорожное Управление проводит плановые и необъявленные проверки в соответствии с положениями Закона №. 131/2012 о государственном контроле за предпринимательской деятельностью.

(3) Железнодорожные предприятия, которые начинают свою деятельность в области железнодорожного транспорта или возобновляют ее после периода, превышающего шесть месяцев, подлежат необъявленному контролю.

(4) При обнаружении невыполнения условий для осуществления деятельности железнодорожного транспорта, Железнодорожное управление издает предписания по устранению выявленных нарушений.

(5) Железнодорожное Управление приостанавливает или отзывает разрешение на железнодорожный транспорт официальным решением с обязательной информацией компании в случае повторного установления того, что условия для осуществления деятельности железнодорожного транспорта не выполнены.

(6) Приостановление разрешения на железнодорожные перевозки применяется в случае отклонения от условий осуществления деятельности железнодорожного транспорта, за исключением условия, касающегося способности покрывать риски гражданской ответственности, и в случае использования железнодорожным предприятием подвижного состава, чье обращение ограничено.

(7) Аннулирование разрешения на железнодорожные перевозки производится в случае несоблюдения железнодорожным предприятием условия, касающегося способности покрывать риски гражданской ответственности, и в случае использования железнодорожной компанией подвижного состава, чье обращение ограничено.

(8) Оспаривание действий, бездействия и административных актов, изданных в ходе контрольной процедуры, осуществляется в соответствии с положениями Закона №. 131/2012 о государственном контроле за предпринимательской деятельностью

**Статья 24.** Требования, выданные Железнодорожным управлением, и условия соответствия

(1) Железнодорожное управление выдает предписания в соответствии с положениями Закона №. 131/2012 и на основании чего это рекомендуется, и указать способы устранения нарушений, установив крайний срок для исправления ситуации, следующим образом:

а) максимальный срок 2 месяца - для набора компетентного персонала, упомянутого в статье 21, если назначенный персонал не обладает необходимой компетенцией;

б) максимальный срок 6 месяцев - когда предприятие должно соблюдать условие для удержания финансовых возможностей;

с) максимальный срок 2 месяца - в случае невыполнения условия покрытия рисков гражданской ответственности.

Максимальный срок, предоставленный для устранения нарушений, не может превышать 6 месяцев.

(2) В условиях, указанных в части (1) предприятие обязано осуществлять свою деятельность в соответствии с положениями нормативной базы.

(3) В случае нарушений в отношении условий осуществления железнодорожной транспортной деятельности и невозможности предоставления нового срока для их удаления железнодорожная администрация отзывает разрешение на железнодорожные перевозки.

**Статья 25.** Создание и ведение реестров железнодорожным управлением

(1) Железнодорожное Управление создает, разрабатывает и обновляет Реестр железнодорожных предприятий и НРЖТС, который является

общедоступным, к нему можно получить доступ и получить в электронном виде бесплатный доступ к зарегистрированным организациям, а также заинтересованным государственным органам.

(2) Регистры создаются и управляются для мониторинга железнодорожных операторов, объектов технического обслуживания железнодорожных транспортных средств и железнодорожных транспортных средств.

(3) Чтобы гарантировать конфиденциальность персональных данных, в процессе получения уведомлений, ведения Реестра и предоставления доступа Железнодорожная администрация устанавливает организационные и технические меры, необходимые для защиты персональных данных, в соответствии с положениями Закон № 133/2011 о защите персональных данных.

#### **Статья 26. Надзор за железнодорожной безопасностью**

(1) Железнодорожный орган осуществляет постоянный контроль за поддержанием условий:

а) осуществления железнодорожной транспортной деятельности железнодорожными предприятиями;

б) сертификация железнодорожной безопасности для железнодорожных предприятий;

с) разрешения железнодорожной безопасности для Администратора инфраструктуры.

(2) Надзорная деятельность предусматривает постоянный контроль за поддержанием условий для осуществления деятельности на железнодорожном транспорте, а также за применением системы управления безопасностью.

(3) Надзорная деятельность осуществляется путем оценки полугодовых экономико-финансовых ситуаций, отчетов о происшествиях и авариях на железных дорогах, процесса технического обслуживания железнодорожных транспортных средств и технического обслуживания железнодорожной инфраструктуры.

(4) Железнодорожные предприятия и управляющий инфраструктурой должны платить за контроль за соблюдением условий, изложенных в части (1). Платежи - это доходы, собранные железнодорожным управлением для финансирования расходов, утвержденных в его бюджете.

(5) Номенклатура надзорных услуг, размер платежей, а также порядок платежей устанавливаются Правительством.

## **ГЛАВА V ВЗИМАНИЕ СБОРОВ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ И**

## РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

### ЧАСТЬ 1

#### Общие принципы

**Статья 27.** Эффективное использование пропускной способности инфраструктуры

(1) Система взимания сборов и распределения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры должна позволять Менеджеру инфраструктуры выводить на рынок и оптимально и эффективно использовать имеющиеся возможности инфраструктуры.

(2) Доходы от предоставления услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры формируются за счет оплаты услуг, установленных в минимальном пакете доступа.

**Статья 28.** Описание железнодорожной сети

(1) После консультаций с заинтересованными сторонами Администратор инфраструктуры устанавливает и ежегодно публикует на своей веб-странице описание железнодорожной сети.

(2) Описание железнодорожной сети определяет характер и особенности инфраструктуры, которая имеется у железнодорожных предприятий, и содержит информацию, устанавливающую условия доступа к соответствующей железнодорожной инфраструктуре, в частности:

а) общие положения;

б) условия доступа к железнодорожной инфраструктуре и ее использования;

в) общее представление трафика и технических характеристик имеющейся железнодорожной инфраструктуры и ограничений на ее использование;

г) принципы, приоритеты и критерии распределения пропускной способности инфраструктуры;

д) виды услуг;

е) принципы взимания тарифов и сборов за услуги;

ж) уровень тарифов и метод их расчета.

(3) Содержание и формат описания железнодорожной сети устанавливается Министерством и публикуется на его веб-сайте.

(4) Администратор инфраструктуры составляет описание железнодорожной сети, консультируясь с Железнодорожным Управлением, и представляет его Министерству на утверждение.

(5) Описание железнодорожной сети публикуется не менее чем за четыре месяца до срока запросов на пропускную способность инфраструктуры.

## ЧАСТЬ 2

### Сборы за услуги и пользование инфраструктурой

#### Статья 29. Установление, определение и взимание сборов

(1) Администратор инфраструктуры на основании методологии, утвержденной Правительством, устанавливает систему сборов с соблюдением принципа независимости администрирования Администратором инфраструктуры, с соблюдением национального законодательства и международных договоров.

(2) Системы ценообразования должны обеспечить применение эквивалентных и недискриминационных сборов за различные виды услуг для всех железнодорожных предприятий, предоставляющих эквивалентные услуги, и чтобы фактически применяемые сборы соответствовали правилам, изложенным в описании железнодорожной сети.

(3) При обработке данных, предоставленных заявителями, обеспечивается соблюдение законодательства о коммерческой тайне, конфиденциальности с коммерческой точки зрения информации и данных персонального характера.

#### Статья 30. Многолетний договор об управлении инфраструктурой

(1) Администратору инфраструктуры с учетом безопасности, сохранения и улучшения качества услуг инфраструктуры предоставляются льготы для снижения затрат на предоставление инфраструктуры и уровня сборов за доступ.

(2) Без ущерба компетенции Администратора инфраструктуры, относящейся к планированию и финансированию железнодорожной инфраструктуры, и бюджетному принципу ежегодного предоставления, если он применяется, Министерство обеспечивает заключение многолетнего договора с Администратором инфраструктуры на период не менее пяти лет с соблюдением основных принципов и параметров, установленных Правительством.

(3) Правительство может применять механизмы стимулирования (субсидии) в основе многолетнего договора посредством мер регулирования или путем сочетания механизмов стимулирования (субсидий) и мер регулирования в целях снижения затрат, установленных в многолетнем договоре, и уровня сборов за доступ к инфраструктуре и услугам.

(4) При применении механизмов стимулирования посредством мер регулирования Правительство будет основываться на анализе достижимого сокращения затрат.

(5) Условия многолетнего договора и структура платежей, обеспечивающие финансирование Администратора инфраструктуры, должны быть согласованы заранее для всего срока действия договора.

(6) Многолетний договор обсуждается с известными и потенциальными заявителями на получение пропускной способности инфраструктуры, при необходимости и по их запросу.

(7) Многолетний договор публикуется на веб-сайте Министерства и Администратора инфраструктуры в течение одного месяца со дня его заключения.

(8) Администратор инфраструктуры обеспечивает согласованность между положениями многолетнего договора и своего бизнес-плана.

(9) Администратор инфраструктуры ведет учет управляемых активов для оценки финансирования, необходимого для их ремонта или замены.

(10) Учет активов Администратора инфраструктуры должен включать информацию о расходах на обновление и усовершенствование инфраструктуры.

(11) Администратор инфраструктуры устанавливает способ отнесения затрат к различным категориям услуг, предлагаемых железнодорожным предприятиям.

### **Статья 31. Правила взимания сборов железнодорожной инфраструктуры**

(1) Сборы за использование железнодорожной инфраструктуры и инфраструктуры обслуживания устанавливаются Администратором инфраструктуры в соответствии с методологией, утвержденной Правительством.

(2) Администратор инфраструктуры и оператор инфраструктуры обслуживания устанавливают платежи за использование инфраструктуры и услуг в соответствии с тарифами, правилами и масштабами, установленными в справочном документе сети.

(3) Сборы за минимальный пакет исполнений и за доступ к инфраструктуре, соединяющей обслуживающие инфраструктуры, должны быть установлены согласно затратам, которые понесены непосредственно в результате работы при обслуживании железнодорожного транспорта.

(4) Сборы за использование железнодорожной инфраструктуры, могут включать в себя компонент, который отражает нехватку пропускной способности определенной части инфраструктуры в период перегрузки.

(5) Если услуги в качестве дополнительных и вспомогательных услуг предлагаются одним поставщиком, сбор, взимаемый за эти услуги, не должен превышать затрат на их предоставление с добавлением обоснованной прибыли.

(6) Сборы могут взиматься за мощности, используемые в целях технического обслуживания инфраструктуры. Эти сборы не должны

превышать чистые потери в доходах Администратора инфраструктуры, появившиеся в результате технического обслуживания.

(7) Оператор обслуживающей инфраструктуры, предоставляющей услуги, указанные в пунктах 3), 4) и 5) части (1) статьи 20, представляет Администратору инфраструктуры информацию о сборах для включения в описание железнодорожной сети, или указывает веб-сайт, где такую информацию можно получить бесплатно в электронной форме.

(8) Администратор инфраструктуры сотрудничает с Администраторами инфраструктур за пределами страны для обеспечения постоянных (непрерывных) железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок в международном сообщении.

**Статья 32. Исключения из правил взимания сборов железнодорожной инфраструктуры**

(1) Чтобы полностью возместить затраты, понесенные Администратором инфраструктуры, если рынок позволяет, тарифы могут быть увеличены на основе методологии, утвержденной Правительством, на основе эффективности, прозрачных и недискриминационных принципов, гарантируя при этом оптимальную конкурентоспособность на сегментах рынка железнодорожных перевозок.

(2) Увеличение сборов может осуществляться на основе оценки значимости для конкретных сегментов рынка, установленных в описании железнодорожной сети.

1) Список рыночных сегментов должен содержать не менее трех следующих сегментов: услуги по перевозке грузов, пассажирские услуги в рамках государственного договора на оказание услуг и другие пассажирские услуги.

2) Рыночные сегменты могут быть дифференцированы в зависимости от перевозимых грузов или пассажиров.

(3) Средние и предельные ставки, взимаемые за эквивалентное использование инфраструктуры, должны быть сопоставимы. На одни и те же услуги в одних и тех же сегментах рынка распространяются одинаковые тарифы.

(4) Уровень сборов не должен исключать использование инфраструктуры сегментами рынка, которые могут оплатить, по крайней мере, расходы, понесенные непосредственно в результате работы при обслуживании железнодорожного транспорта, с добавлением обоснованной прибыли, установленной Правительством.

**Статья 33. Скидки**

(1) Путем исключения из принципа прямых затрат, изложенного в части (3) статьи 31, Министерство может применять скидки без

дискриминации всем пользователям железнодорожной инфраструктуры в случаях, установленных Правительством.

(2) За исключением части (3), скидки должны быть ограничены фактической экономией административных затрат Администратора инфраструктуры. При определении уровня скидки не учитывается экономия затрат, уже включенных во взимаемый сбор.

(3) Министерство может ввести для всех пользователей инфраструктуры системы скидок для определенных потоков движения, предоставляя ограниченные по времени скидки для содействия развитию новых железнодорожных услуг, или скидки для содействия использованию линий, которые используются недостаточно.

(4) Скидки могут относиться только к сборам, взимаемым с определенной части инфраструктуры.

(5) Соответствие скидок может быть проверено Регулирующим органом рынка.

**Статья 34.** Схемы компенсации неоплаченных экологических затрат, затрат вследствие несчастных случаев и затрат на инфраструктуру

(1) Правительство может ввести в действие ограниченную по времени компенсационную схему за пользование железнодорожной инфраструктурой в отношении экологических затрат, затрат вследствие несчастных случаев и затрат на инфраструктуру других видов транспорта в той мере, в которой эти расходы превышают эквивалентные расходы на железнодорожные перевозки.

(2) Компенсации выплачиваются пользователям инфраструктуры в недискриминационном порядке в виде снижения сборов за доступ к инфраструктуре.

(3) Методология компенсации экологических, аварийных и инфраструктурных расходов утверждается Правительством.

**Статья 35.** Система эффективности

(1) Пользователям, которым были выделены маршруты, рекомендуется улучшать производительность железнодорожной сети, применяя систему повышения эффективности, утвержденную Министерством.

(2) Эта система может содержать:

а) переплаты за действия, нарушающие работу сети путем задержки;  
б) компенсации для предприятий, которые пострадали из-за нарушений (задержек);

в) сниженные платежи за доступ к инфраструктуре в качестве вознаграждения за перевыполнение плана работы.

(3) Размер платежей устанавливается на основе методологии, утвержденной Правительством. Выручка пропущена согласно пункту (2) буквы (б-в) не компенсируется Правительством.

**Статья 36. Сборы за бронирование**

(1) За пропускную способность, которая распределена, но не используется, могут взиматься соответствующие сборы согласно методологии и критериям, утвержденным Правительством.

(2) Сбор за неиспользование содействует эффективному использованию выделенной пропускной способности.

(3) Сбор за неиспользование выделенной пропускной способности обязательно указывается в договоре о распределении пропускной способности инфраструктуры.

(4) Регулирующий орган рынка контролирует и предлагает Правительству периодический пересмотр тарифов бронирования.

**Статья 37. Сотрудничество в отношении систем взимания сборов по нескольким сетям**

(1) Администратор инфраструктуры или Железнодорожное Управление должны сотрудничать с другими Администраторами инфраструктур из других стран, с целью:

- а) применения эффективных систем взимания сборов;
- б) координирования деятельности по взиманию сборов;
- в) взимания сборов за услуги железнодорожных перевозок, пересекающих несколько сетей инфраструктуры железнодорожной системы.

(2) Процесс сотрудничества направлен на обеспечение, в частности, оптимальной конкурентоспособности международной службы движения поездов и на обеспечение эффективного использования железнодорожных сетей и обеспечение эффективного использования железнодорожной сети Республики Молдова.

### РАЗДЕЛ 3

#### Распределение пропускной способности инфраструктуры

**Статья 38. Права на пропускную способность**

(1) Пропускная способность инфраструктуры, выделяемая Администратором инфраструктуры, не может быть передана им другому предприятию или другой транспортной службе.

(2) Передача права пользования пропускной способностью инфраструктуры одного заявителя другому запрещается и исключает другие распределения пропускной способности.

(3) Использование пропускной способности предприятием железнодорожного транспорта при осуществлении деятельности заявителя, не являющегося предприятием железнодорожного транспорта, не считается передачей.

(4) Право на использование определенной пропускной способности инфраструктуры в виде маршрута может быть предоставлено заявителям на максимальную продолжительность, соответствующую расписанию движения поездов.

(5) Соответствующие права и обязанности Администратора инфраструктуры и заявителей в отношении распределения пропускной способности устанавливаются в договоре.

(6) Если заявитель намеревается запросить пропускную способность инфраструктуры, в случае если право доступа к этой инфраструктуре ограничено, он должен информировать Администратора инфраструктуры и Регулирующий орган рынка не менее, чем за 6 месяцев до вступления в силу расписания движения, к которому относится заявление о пропускной способности.

(7) Чтобы оценить экономическое влияние на существующие контракты на оказание общественных услуг для инфраструктуры с правом ограниченного доступа, Администратор инфраструктуры и национальный орган в области конкуренции в течение 10 дней должны проконсультироваться с органом, который назначил железнодорожное пассажирское обслуживание по этому маршруту, как определено в контракте на оказание общественных услуг, с органом, который ограничил доступ к инфраструктуре, а также всеми предприятиями железнодорожного транспорта, которые выполняют контракт на оказание общественных услуг по маршруту соответствующей международной пассажирской транспортной службы.

### **Статья 39. Распределение пропускной способности**

(1) Правительство устанавливает Правила распределения пропускной способности инфраструктуры и Договор-тип о распределении пропускной способности, при условии независимости управления, предусмотренного в статье 9.

(2) Администратор инфраструктуры применяет Правила распределения пропускной способности инфраструктуры на справедливой и недискриминационной основе.

(3) Администратор инфраструктуры соблюдает коммерческую конфиденциальность информации и личных данных, переданных ему.

**Статья 40** Сотрудничество по распределению пропускной способности инфраструктуры по нескольким сетям.

(1) Администратор инфраструктуры взаимодействует с администраторами инфраструктуры из других государств, чтобы обеспечить эффективное создание и распределение пропускной способности инфраструктуры для железнодорожного транспорта в международном движении.

(2) Администратор инфраструктуры утверждает соответствующие инструкции, процедуры для реализации норм, установленных в настоящем Кодексе, и организует маршруты, пересекающие несколько железнодорожных сетей.

#### **Статья 41. Заявители**

(1) Заявления о получения пропускной способности инфраструктуры могут подавать заявители. Чтобы использовать эту пропускную способность инфраструктуры, заявители, которые не являются предприятиями железнодорожного транспорта, назначают предприятие железнодорожного транспорта для заключения контракта с Администратором инфраструктуры для доступа к инфраструктуре.

(2) Администратор инфраструктуры может наложить определенные требования к заявителям, чтобы взыскать авансовые платежи и в будущем использовать инфраструктуру. Соответствующие требования должны быть разумными, прозрачными и недискриминационными. Эти требования указаны в справочном руководстве по сетям.

(3) Требования, упомянутые в пункте (2), могут включать только предоставление финансовой гарантии, которая не должна превышать уровень, достижимый пропорционально предполагаемому уровню предусмотренной деятельности заявителя, и способность заявителя подготовить тендеры, подходящие для приобретения пропускной способности инфраструктуры.

#### **Статья 42. Договор о распределении пропускной способности**

(1) Договор о распределении пропускной способности может быть заключен между Администратором инфраструктуры и заявителем. В договоре указываются характеристики пропускной способности инфраструктуры, требуемые заявителем и ему предлагаемые на срок, установленный по взаимному согласию.

(2) Договор не должен препятствовать использованию данной инфраструктуры другими заявителями или службами.

(3) Договор также предусматривает изменение или ограничение положений, позволяющих лучше использовать инфраструктуру железной дороги. Модификации могут быть внесены в пределах исключений, установленных Правилами распределения пропускной способности инфраструктуры.

(4) Договоры включают положения о возмещении ущерба за ненадлежащее исполнение договора.

(5) Срок действия договора устанавливается по взаимному согласию сторон договора.

(6) При соблюдении коммерческой конфиденциальности информации и личных данных общий характер каждого договора может быть доведен до сведения любой заинтересованной стороны.

#### **Статья 43. Календарь процесса распределения**

Администратор инфраструктуры должен установить и соблюдать программу распределения пропускной способности, условия и содержание которой описаны в утвержденных Правительством правилах о распределении пропускной способности.

#### **Статья 44. Заявки на распределение пропускной способности**

(1) Пропускная способность инфраструктуры предложена для использования путем распределения маршрутов поездов на основе договора на платное использование железнодорожной инфраструктуры.

(2) Заявки на распределение пропускной способности выполняются в соответствии с программой процесса распределения, установленной Правительством в Правилах о распределении пропускной способности.

(3) Для маршрутов, которые проходят по нескольким сетям, заявители могут обратиться в единое окно. Администратор инфраструктуры может действовать от имени заявителя, чтобы запросить пропускную способность у других соответствующих администраторов инфраструктуры.

(4) При подаче заявки на распределение пропускной способности заявитель оплачивает стоимость процедуры рассмотрения распределения запрашиваемого маршрута, в соответствии с Правилами о распределении пропускной способности утверждёнными Правительством.

(5) Плата за рассмотрение заявки определяется Администратором инфраструктуры исходя из затрат на экспертизу.

(6) При заключении договора о распределении пропускной способности заявитель заранее оплачивает 10% от платы, установленной для распределения запрашиваемого маршрута.

#### **Статья 45. Планирование**

(1) Администратор инфраструктуры должен объективно удовлетворять все заявки на распределение пропускной способности инфраструктуры, включая заявки на маршруты, которые пересекают несколько железнодорожных сетей, и объективно учитывать все ограничения, налагаемые на заявителей, включая экономическое воздействие на их деятельность.

(2) В процессе планирования и координации Администратор инфраструктуры может уделять первоочередное внимание конкретным услугам, но только в случае насыщенной и специализированной инфраструктуры.

(3) Администратор инфраструктурой должен проинформировать заинтересованные стороны о проекте графика движения транспорта и предоставить им не менее 30 дней с момента публикации проекта графика для представления предложений и возражений. Заинтересованные стороны – все те, кто запросил пропускную способность инфраструктуры, и стороны, которые выразили готовность использовать возможность прокомментировать, как расписание движения поездов может повлиять на их способность получать услуги железнодорожной перевозки в течение срока действия расписания.

(4) Администратор инфраструктуры предпринимает необходимые меры, чтобы принять во внимание представленные возражения и предложения, если они выгодны для заинтересованных сторон, которые внесли эти предложения.

#### **Статья 46. Механизм и процедура координирования**

##### **(1) Механизм координирования:**

Администратор инфраструктуры создает механизм координирования с заинтересованными предприятиями железнодорожного транспорта и всеми известными и заинтересованными кандидатами. Координирование относится к:

- a) потребности заявителей в обслуживании и развитии пропускной способности инфраструктуры;
- b) содержание целевых показателей, ориентированных на пользователей, и включенных в договоры, упомянутых в статье 26, и стимулов, упомянутых в Статье 28, пункт (3), и их применение;
- c) содержание и применение Описании железнодорожной сети;
- d) аспекты интермодальности и совместимости;
- e) любые другие аспекты, касающиеся условий доступа, использования инфраструктуры и качества услуг, предоставляемых Администратором инфраструктуры.

(2) Администратор инфраструктуры организует координационные совещания не реже одного раза в год и приглашает Регулирующий орган рынка участвовать в качестве наблюдателя.

(3) В процессе планирования Администратор инфраструктуры при рассмотрении запросов на один и тот же маршрут (пропускная способность инфраструктуры) применяет процедуру координирования заявлений, чтобы обеспечить наилучшее соответствие всем требованиям.

(4) Для ситуаций, требующих координации, Администратор инфраструктуры имеет право в разумные сроки предлагать пропускную способность инфраструктуры, отличную от запрашиваемой.

#### **Статья 47. Насыщенная инфраструктура**

(1) В случае если после согласования запрошенных маршрутов и после консультации с заявителями не могут быть надлежащим образом удовлетворены заявки об увеличении пропускной способности инфраструктуры, Администратор инфраструктуры немедленно объявляет соответствующую участок инфраструктуры насыщенным. Аналогичным образом это также касается инфраструктуры, которая, как ожидается, будет иметь недостаточную пропускную способность в ближайшем будущем.

(2) В случае если инфраструктура объявлена насыщенной, Администратор инфраструктуры проводит анализ пропускной способности, если уже не был внедрен план развития пропускной способности, и подает Министерству и заявителям предложения о развитии пропускной способности инфраструктуры.

(3) В случае если тарифы не были получены или не дали удовлетворительного результата, и инфраструктура объявлена насыщенной, Администратор инфраструктуры может дополнительно использовать критерии приоритета для распределения пропускной способности инфраструктуры.

(4) Критерии приоритета учитывают важность определенной услуги для общества в отношении другой услуги, которая, следовательно, будет исключена.

(5) В целях обеспечения развития соответствующих транспортных услуг, в частности для удовлетворения требований государственных услуг или для содействия развитию национальных и международных железнодорожных грузовых перевозок, в недискриминационных условиях предпринимаются меры для обеспечения того, чтобы такого рода услуги имели приоритет над распределением пропускной способности инфраструктуры.

(6) Для определения критериев приоритета оценивается важность грузовых перевозок и, в частности, международных грузовых перевозок.

(7) Процедуры, которые необходимо соблюдать, и критерии, которые будут использоваться при насыщенной инфраструктуре, устанавливаются в справочном руководстве по сетям.

#### **Статья 48. Специальные заявки на распределение пропускной способности специфической инфраструктуры**

(1) Администратор инфраструктуры отвечает на специальные запросы для отдельных маршрутов как можно быстрее, но не позднее, чем через

пять рабочих дней. Информация о доступных свободных мощностях публикуется на официальном сайте менеджера инфраструктуры.

(2) Администратор инфраструктуры оценивает необходимость сохранения свободных мощностей, доступных для окончательного планирования графика трафика.

**Статья 49.** Специальные меры, которые необходимо предпринять в случае нарушения

(1) В случае нарушения движения поездов, вызванного технической неполадкой или аварией, Администратор инфраструктуры предпринимает все необходимые меры для восстановления нормальной ситуации.

(2) С этой целью он составляет план экстренных мероприятий, в котором перечислены органы, которые необходимо информировать в случае серьезных аварий или существенного нарушения движения поездов.

(3) В случае какого-либо нарушения, которое может повлиять на движение между пограничными станциями Республики Молдова с другими государствами, Администратор инфраструктуры информирует о проблеме Администратора поврежденной инфраструктуры, и сотрудничает с ним для восстановления нормального движения.

(4) В неотложных случаях и в ситуации, когда это абсолютно необходимо, из-за поломки, в ходе которой инфраструктура временно прекратила работу, выделенные маршруты могут быть закрыты без предварительного уведомления на весь период, необходимый для устранения неисправности.

(5) В случаях, упомянутых в пункте (4), железнодорожные предприятия или другие пользователи пропускной способностью инфраструктуры не вправе требовать возмещения убытков от Администратора инфраструктуры.

(6) Администратор инфраструктуры в случае необходимости просит у предприятий железнодорожного транспорта предоставления необходимой поддержки для скорейшего восстановления нормальной ситуации.

(7) Железнодорожное Управление вправе попросить у предприятий железнодорожного транспорта участия в применении и контроле за их соблюдением требований и правил безопасности.

#### **РАЗДЕЛ 4**

##### **Регулирующий орган рынка железнодорожного транспорта**

**Статья 50.** Регулирующий орган рынка в области железнодорожного транспорта - автономный орган публичной власти в области конкуренции, который выполняет мониторинг рынка железнодорожных перевозок, контролирует использование железнодорожной инфраструктуры общего пользования и железнодорожных услуг предприятий железнодорожного

транспорта, обеспечивая честную конкуренцию в области железнодорожного транспорта в Республике Молдова.

(2) Регулирующий орган рынка независим по отношению к Железнодорожному Управлению, Администратору инфраструктуры, предприятий железнодорожного транспорта и любого органа, участвующего в присуждении контракта на государственную службу.

(3) Персонал Регулирующего органа рынка обязан:

а) действовать независимо от какого-либо рыночного интереса в железнодорожной области;

б) избегать любого конфликта интересов или деловых отношений с регулируемыми компаниями или организациями;

в) подавать ежегодно декларацию об имуществе и личных интересах, указывая все прямые или косвенные интересы, которые могут повлиять на их независимость и повлиять на выполнение ими своих обязанностей

г) осуществлять самоотвод из процесса принятия решений в случаях, связанных с предприятием, с которым они имели прямую или косвенную связь в течение года, предшествующего началу процедуры;

е) избегать указаний или указаний со стороны каких-либо государственных органов или органов при выполнении функций регулирующего органа рынка

(5) Сотрудники регулирующего органа, имеющие право принимать решения, должны соответствовать следующим условиям:

а) не владеть акциями и не быть учредителем Администратора инфраструктуры или железнодорожных предприятий;

б) не быть членом совета директоров и/или общего собрания акционеров железнодорожных предприятий и Администратора инфраструктуры;

в) не иметь рабочих отношений или не осуществлять оплачиваемые услуги для Администратора инфраструктуры, железнодорожных предприятий, акционеров или ассоциаций юридических лиц в области железнодорожного транспорта;

г) не выполнять задачи, связанные с присуждением контрактов на государственных услугах железнодорожных пассажирских перевозок и многолетним контрактом на управление инфраструктурой;

е) не могут назначаться экспертами или арбитрами ни сторонами, ни судом, ни другим учреждением.

ф) в течение одного года после прекращения деятельности не должны занимать какую-либо профессиональную должность или профессиональную ответственность в компаниях или организациях, находящихся под контролем конкуренции.

(6) Регулирующий орган рынка должен обладать достаточным организационным потенциалом с точки зрения человеческих и материальных ресурсов для выполнения своих задач.

**Статья 51. Компетенции Регулирующего органа рынка**

(1) Заявитель имеет право подать апелляцию в Регулирующий орган рынка решения если к нему относились не справедливо, подвергался дискриминации или несправедливости в любой форме, в частности, в связи с решениями, принятыми Администратором инфраструктуры или оператором сервисной инфраструктуры в отношении:

- a) Описания железнодорожной сети;
- b) критериев, установленных в Описание железнодорожной сети;
- c) процедуры распределения и ее результата;
- d) системы тарифов;
- e) уровня или структуры тарифов на инфраструктуру, которые могут быть или могут потребоваться для оплаты;
- f) мер доступа в соответствии со статьями 18-20 настоящего Кодекса;
- g) доступа к услугам и их ценообразования в соответствии со статьей 20 настоящего Кодекса;
- h) управления движением;
- i) планового ремонта и планового или внепланового технического обслуживания;
- j) соблюдения требований, в том числе требований о конфликте интересов, предусмотренных в статьях 13-16 настоящего Кодекса.

(2) Регулирующий орган рынка проверяет соблюдение положений, упомянутых в части 1, чтобы предотвратить злоупотребление влиянием на рынке железнодорожных перевозок заявителей.

(3) Регулирующий орган рынка отвечает за:

- a) проверка соответствия тарифов на доступ к инфраструктуре положениям раздела 2 «Тарифы на услуги и использование инфраструктуры»;
- b) проверка и контроль правильного и недискриминационного применения тарифов Администратора инфраструктуры;
- c) мониторинг и контроль переговоров по тарифам на доступ к инфраструктуре;
- d) контроль за соблюдением условий разделения счетов, указанных в статье 12;
- e) консультирование не реже одного раза в два года мнения пользователей железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок относительно рынка железнодорожных перевозок;
- f) консультативный контроль за содержанием бизнес-плана Администратора инфраструктуры, многолетнего контракта на обслуживание инфраструктуры и плана повышения пропускной способности, чтобы определить, соответствуют ли они конкурентной ситуации на рынке железнодорожных услуг;

g) вынесение рекомендаций по принятию мер для обеспечения недискриминационного характера тарифов, доступа к железнодорожной инфраструктуре и содействия развитию рынка железнодорожных услуг.

(4) Регулирующий орган рынка рассматривает апелляции в соответствии частью (1) в течении 30 дней со момента регистрации апелляции. Термин рассмотрения может быть продлен на 30 дней в случае запросов, для разрешения которых необходимо запросить информацию у других соответствующих органов и организаций.

(5) Во время рассмотрения апелляций, Регулирующий орган имеет право запрашивать информацию и документы от Администратора инфраструктуры, заявителей и других участвующих сторон и по необходимости инициирует консультации с этими.

(6) Решения регулирующего органа рынка в отношении процесса распределения доступа к инфраструктуре, взимания платы за использование инфраструктуры и разделения счетов являются обязательными для всех участвующих сторон и не подлежат контролю со стороны других административных органов.

(7) Регулирующий орган рынка устанавливает порядок обмена информацией и сотрудничества, направленный на предотвращение неблагоприятного воздействия на конкуренцию на железнодорожном рынке.

(8) Запрошенная информация предоставляется в течение разумного срока, установленного Регулирующим органом рынка и который не превышает 30 дней, за исключением случаев, когда в исключительных случаях Регулирующий орган рынка соглашается и принимает продление срока, который не может превышать двух недель. Информация, которая должна быть предоставлена Регулирующим органом рынка, включает все данные, которые требуются в соответствии с его юридическими полномочиями. К ним относятся данные, необходимые для целей статистического и рыночного наблюдения.

(9) Решения Регулирующего органа рынка доводятся до сведения заинтересованных сторон и публикуются на официальной веб-странице и с соблюдением конфиденциальности коммерческих данных.

(10) Регулирующий орган рынка разрабатывает и ежегодно публикует на официальном сайте, до 1 июня, отчет о деятельности, проведенной в предыдущем году.

(11) Для проверки соблюдения положений о разделении счетов, предусмотренных в статье 12, и положений о финансовой прозрачности, Регулирующий орган рынка имеет право осуществлять контроль у Администратора инфраструктуры, оператора сервисных служб и железнодорожных предприятия.

(12) Регулирующий орган рынка имеет право запрашивать информацию и документы у Администратора инфраструктуры или, в

зависимости от обстоятельств, у оператора инфраструктуры обслуживания относительно разделения счетов, предусмотренного в ст. 8, касательно формирования и расчета тарифов на доступ к железнодорожной инфраструктуре.

(13) Срок давности для оспаривания решений Администратора инфраструктуры или, в зависимости от обстоятельств, оператора инфраструктуры составляет 6 месяцев с даты, когда лицо узнало или должно было узнать о решении, в отношении которого подана апелляция.

(14) Регулирующий орган рынка обменивается информацией и опытом в своей сфере деятельности с другими регулирующими органами рынка в области железнодорожного транспорта в других государствах.

## **ГЛАВА V**

### **ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ**

#### **РАЗДЕЛ 1**

#### **Основные элементы инфраструктуры**

##### **Статья 52. Основные элементы инфраструктуры**

(1) Железнодорожная инфраструктура состоит из следующих элементов, при условии, что они являются частью основных путей или магистралей, включая маршруты доступа, но исключая линии, расположенные внутри железнодорожных ремонтных мастерских, в депо или складах локомотивов и вагонов, и исключая частные вторичные линии:

а) земли;

б) железнодорожные линии и набережные, в частности насыпи, ямы, установки для слива воды, мостики, опорные стены, насаждения для защиты склонов и т. д.; пассажирские и грузовые платформы, включая пассажирские станции и грузовые терминалы; обочины и тротуары; защитные стены, живые изгороди, парапеты и ограждения; полосы противопожарной защиты; устройства для обогрева железнодорожных стрелок; переходы и т. д.; защитные пленки от снега;

в) конструкции: мосты, мостики и другие верхние проходы, туннели, каналы и другие нижние проходы; опорные стены, защитные конструкции от лавин и камней и т. д.;

г) железнодорожные переезды по обе стороны пути, охватывающие ширину трех метров, измеренные от оси пути, включая пространство между линиями, если переезд включает в себя несколько железнодорожных линий, в том числе установки для обеспечения безопасности дорожного движения;

е) надстройка, в частности: рельсы; шпалы и продольные лежни, небольшие железнодорожные материалы, балласт; переключатели, переезды и т. д.; поворотные круги и пересадка;

ф) маршруты доступа для пассажиров и грузов, включая подъездную дорогу и доступ для пассажиров, прибывающих или отправляющихся со станций;

г) системы безопасности, системы подачи сигналов и электронных средств связи на открытых путях, на станциях и сортировочных станциях, в том числе и установки для генерации, преобразования и распределения электроэнергии для подачи сигналов и электронных средств связи; здания для таких установок или устройств; железнодорожные тормоза;

h) системы освещения движения и системы безопасности;

и) установки для преобразования и передачи электроэнергии для тяги поездов; подстанции, силовые кабели между подстанциями и контактными проводами, контактные линии с цепными подвесками и опорами; третий рельс с опорами;

j) здания, используемые подразделениями администратора инфраструктуры, за исключением административных зданий;

к) воздушное пространство над железнодорожной линией на высоте 12 метров.

(2) Железнодорожная инфраструктура также включает в себя ремонтные установки для рельсового подвижного состава с подвесными линиями и железнодорожные депо.

(3) Все элементы железнодорожной инфраструктуры, включая земельные участки, на которых расположено это имущество, освобождаются от всех налогов и сборов в соответствии с положениями Налогового кодекса №1163/1997.

### **Статья 53. Классификация инфраструктуры и железнодорожных линий**

(1) Национальная железнодорожная инфраструктура включает в себя инфраструктуру, которая может быть подключена к трансъевропейской железнодорожной инфраструктуре, а также к той, которая не может быть подключена к ней следующим образом:

а) взаимосовместимая железнодорожная инфраструктура - часть государственной железнодорожной инфраструктуры, связанная с национальным и международным движением, управляемой в соответствии с положениями законодательства о свободном доступе предприятий железнодорожного транспорта, и которая развивается в соответствии с техническими стандартами по взаимодействию, принятыми на европейском уровне и применяемыми в законодательстве Республики Молдова;

б) несовместимая железнодорожная инфраструктура - часть государственной железнодорожной инфраструктуры, связанная с местным

движением, независимо от того, связана ли она с взаимосовместимой железнодорожной инфраструктурой или нет, и которая управляется и развивается на основе определенных внутренних положений.

(2) Железнодорожные линии классифицируются следующим образом:

а) основные линии - имеющие важное значение для международной и национальной перевозки;

б) вторичные линии - линии станций, приема / отгрузки, сортировки, для маневрирования, погрузки / разгрузки, подъездные линии и другие важные линии для коммерческих организаций.

с) специальные линии - линии специального назначения, линии запасного пути, предназначенные для стоянки вагонов во время их неиспользования;

(3) Железнодорожные пути подлежат государственной регистрации в Реестре объектов технической инфраструктуры.

#### **Статья 54. Земли для железнодорожной инфраструктуры**

(1) Земли, занимаемые инфраструктурой железнодорожного транспорта, являются территориями, предоставленными железнодорожным предприятиям и Администратору инфраструктуры, в соответствии с Земельным кодексом и другими нормативными актами, для выполнения некоторых особых заданий.

(2) Земли железнодорожного транспорта - это земельные участки, на которых расположены железнодорожные линии и станции (включая зоны эксплуатации и защиты и другие земельные участки, полученные путем экспроприации), а также территории, занятые насаждениями по защите и укреплению, конструкциями, зданиями, сооружениями и другими объектами, необходимыми для обеспечения функционирования железнодорожного транспорта.

(3) Способ использования земельных участков для инфраструктуры железнодорожного транспорта устанавливается Администратором инфраструктуры и/или железнодорожными предприятиями, владеющими железнодорожной инфраструктурой, в соответствии с положениями Земельного кодекса.

(4) Размеры земель определяются в соответствии с нормами и проектной документацией и с оплатой по факту, а также с генеральными планами развития железнодорожных линий и станций, а распределение земельных участков производится с учетом последовательности их использования.

## **РАЗДЕЛ 2**

### **Техническое обслуживание инфраструктуры**

#### **Статья 55. Основные принципы**

(1) Железнодорожная инфраструктура должна поддерживаться таким образом, чтобы обеспечить безопасные и беспрепятственные железнодорожные перевозки, а также регулярный и качественный транспорт в соответствии с правилами безопасности железнодорожного транспорта и в соответствии с техническими положениями и стандартами.

(2) С этой целью проводится периодическое наблюдение и функционирующее тестирование, а также исправляются выявленные нарушения.

**Статья 56.** Техническое обслуживание железнодорожных переездов  
Режим технического обслуживания железнодорожных переездов устанавливается Министерством посредством соответствующих положений и инструкций.

**Статья 57.** Восстановление объекта инфраструктуры

(1) Если железнодорожная инфраструктура нуждается в восстановлении или адаптации из-за строительства других объектов инфраструктуры (общественная дорога, шахта, карьера, искусственное озеро, аэропорт и другие схожие объекты), часть перестроенной или адаптируемой железнодорожной инфраструктуры должна строиться с использованием элементов, соответствующих категории этой железнодорожной инфраструктуры, независимо от реального состояния, в котором находится железнодорожная инфраструктура во время восстановления или адаптации.

(2) Затраты на восстановление или адаптацию железнодорожной инфраструктуры из параграфа (1) настоящей статьи, несет инвестор или бенефициар объекта, строительство которого привело к необходимости восстановления или адаптации.

**Статья 58.** Техническое обслуживание общих конструкций

(1) Техническое обслуживание общих столпов и общих сооружений на мосту, построенному для железнодорожной инфраструктуры и общественного пути, должно осуществляться Администратором инфраструктуры в соответствии с правилами дорожного движения и техническими регламентами, и стандартами. Администратор дорожной инфраструктуры отвечает за структуру дорог, в то время как Администратор инфраструктуры отвечает за структуру железнодорожных линий.

(2) Расходы на техническое обслуживание частей мостовых столбов и совместных конструкций будет нести предприятие, которое управляет этим имуществом.

(3) Администратор инфраструктуры обеспечивает техническое обслуживание части железнодорожных проездов, чтобы гарантировать безопасное и беспрепятственное движение на соответствующей площади.

(4) Администратор инфраструктуры заключает договора с администраторами дорожной инфраструктуры, в которых будет точно определять взаимные права и обязанности, связанные с техническим обслуживанием:

(5) Договор, упомянутый в пункте 4 настоящей статьи, заключается на неопределенный срок, в течение которого Администратор инфраструктуры обязуется проинформировать администратора дорожной инфраструктуры о возможных изменениях в технических данных.

### **Статья 59. Перебои в движении поездов**

(1) В случае перебоев в движении железнодорожной инфраструктуры из-за стихийных бедствий, и если Администратор инфраструктуры не сможет устранить препятствия и восстановить железнодорожные перевозки как таковой и как можно скорее, местный орган, ответственный за территорию, на которой было прервано движение, предоставит помощь и в сотрудничестве с Администратором инфраструктуры определит меры по устранению препятствий и восстановлению движения железнодорожного транспорта как можно скорее в соответствии с положениями Закона о гражданской защите № 271/1994

(2) В случае если необходимы услуги физических и юридических лиц, технические и материальные возможности для устранения последствий стихийных бедствий, они оплачиваются Администратором инфраструктуры из специального фонда, предусмотренного в Статье 17, пункте (5).

## **РАЗДЕЛ 3**

### **Строительство и реконструкция инфраструктуры**

#### **Статья 60. Строительство и реконструкция инфраструктуры**

(1) Строительство и реконструкция железнодорожной инфраструктуры осуществляется в соответствии с законодательством и нормативными документами в строительстве.

(2) В рамках настоящего Кодекса строительство какой-либо железнодорожной инфраструктуры означает строительство новой железнодорожной линии, а также строительство устройств электронных средств связи, устройств подачи сигналов и устройств безопасности, электроснабжения, электрической тяги и других установок и оборудования, зданий и сооружений на новой линии и на существующих железнодорожных линиях.

**Статья 61. Национальная программа железнодорожной инфраструктуры**

(1) Правительство по предложению Министерства утверждает Национальную программу железнодорожной инфраструктуры, определенную в Национальной стратегии в области транспорта и логистики, которая включает:

а) текущие характеристики и состояние железнодорожной инфраструктуры в Республике Молдова;

б) стратегия строительства, реконструкции и технического обслуживания железнодорожной инфраструктуры;

в) компоненты развития в строительстве новой пропускной способности инфраструктуры, имеющей особое значение для Республики Молдова;

д) определение структуры, динамики реализации и приоритетов, объемов и источников финансирования, необходимых для осуществления деятельности в рамках Национальной программы.

(2) Национальная программа утверждается сроком на пять лет. Министерство предоставляет Правительству годовой отчет об осуществлении Национальной программы.

(3) На основании Национальной программы Администратор инфраструктуры подготавливает и предоставляет в Министерство на утверждение годовую программу по строительству, реконструкции и техническому обслуживанию железнодорожной инфраструктуры, организации и регулированию железнодорожного движения.

(4) Администратор инфраструктуры предоставляет в Министерство полугодовой отчет о реализации годовой программы по строительству, реконструкции и техническому обслуживанию железнодорожной инфраструктуры, организации и регулированию железнодорожного движения.

**Статья 62. Работы по строительству, реконструкции инфраструктуры и объектов, связанных с железнодорожной инфраструктурой**

(1) Техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры осуществляется в соответствии с техническими регламентами и нормами Республики Молдова.

(2) Организация процесса строительства, восстановления и технического обслуживания железнодорожной инфраструктуры определяется правилами, утвержденными Правительством, техническими положениями и инструкциями, утвержденными Министерством.

(3) Расходы, связанные со строительством и восстановлением железнодорожной инфраструктуры и переездов, покрываются из государственного бюджета и других источников, установленных в

соответствии с Национальной программой железнодорожной инфраструктуры.

(4) Затраты, связанные со строительством и восстановлением железнодорожной инфраструктуры, вызванные строительством объектов, связанных с железнодорожной инфраструктурой, несут бенефициары / владельцы соответствующих объектов.

## **РАЗДЕЛ 4**

### **Охрана инфраструктуры**

#### **Статья 63. Основные принципы**

(1) В полосе отвода, за исключением зоны охраны и безопасности железнодорожной инфраструктуры, объекты, не участвующие в процессе железнодорожного транспорта, могут быть построены только с положительного разрешения Администратора инфраструктуры и утверждения Министерства, если они не представляют опасности для строительства железнодорожной инфраструктуры.

(2) Кабели, линии электропередач низкого напряжения, телефонные и телеграфные авиалинии, цепные линии, трамвайные и троллейбусные установки, канализационные системы, трубопроводы, каналы и другие установки могут быть построены / установлены в полосе отвода инфраструктуры в соответствии с техническими требованиями, предписанные Администратором инфраструктуры.

(3) Такие сооружения, как шахты, карьеры, в которых используются взрывчатые вещества, химическая промышленность и промышленность взрывчатых веществ, аналогичные установки и сооружения не могут быть построены в зоне охраны железной дороги и менее чем в 50 метрах от железнодорожной линии или на другом расстоянии в соответствии со специальными правилами.

(4) Организация, ответственная за строительство или установку элементов, указанных в пункте (2), должна уведомить Администратора инфраструктуры о намерении построить или установить соответствующие элементы.

(5) После уведомления организацией, указанной в пункте (4), Администратор инфраструктуры должен сообщить этой организации в течение 30 дней о технических требованиях и действиях, которые необходимо выполнить, чтобы исключить риск воздействия на строительство железнодорожной инфраструктуры.

#### **Статья 64. Отходы в зоне железнодорожной инфраструктуры**

(1) В районе железнодорожной инфраструктуры запрещается утилизация отходов, а также сбрасывание сточных вод.

(2) Запрещается высаживать деревья и устанавливать индикаторы, сильные источники света или другие объекты и устройства, цвет, форма или свет которых снижают видимость железнодорожных сигналов или которые могут ввести в заблуждение работников в выборе сигналов.

(3) Администратор инфраструктуры вправе потребовать немедленного устранения нарушений со стороны владельца, информируя Железнодорожное Управление.

(4) После отказа владельца устранить нарушения, указанные в пунктах (1) и (2), Администратор инфраструктуры вправе устранить такие нарушения за счет владельца.

### **Статья 65. Меры защиты от наводнений**

Физические и юридические лица, участвующие в лесонасаждении пустых земельных участков и строительстве сооружений защиты от наводнений в зоне охраны железных дорог, и Администратор инфраструктуры определяют совместное финансирование стоимости лесонасаждения и сооружений защиты от наводнений по взаимному согласию с учетом их важности для защиты железнодорожной инфраструктуры.

## **РАЗДЕЛ 5**

### **Исключение железнодорожной инфраструктуры из списка общественных благ**

#### **Статья 66. Частная железнодорожная инфраструктура**

(1) Часть железнодорожной инфраструктуры, железнодорожные линии, закрытые для общественного транспорта, для которых не существует государственной заинтересованности в их эксплуатации, может быть предметом приватизации с исключением транзитных и международных железнодорожных линий.

(2) Решение об исключении железнодорожной инфраструктуры, железнодорожных линий из списка общественных благ в случае, указанном в пункте (1), утверждается Правительством в соответствии с положениями законодательства об администрировании и приватизации публичного имущества.

(3) Частная железнодорожная инфраструктура управляется собственниками или администраторами под свою ответственность.

(4) Подвижной состав, используемый в обращении в общественной железнодорожной инфраструктуре, может распространяться на частную железнодорожную инфраструктуру под ответственность частного администратора инфраструктуры и железнодорожного предприятия, которые предоставляют транспортные услуги на этих участках инфраструктуры.

(5) Подвижной состав, используемый в обращении в частной железнодорожной инфраструктуре, может распространяться на общественную железнодорожную инфраструктуру, если зарегистрирован в Национальном Реестре железнодорожных транспортных средств (НРЖТС), отвечает требованиям безопасности и техническим требованиям, установленным Железнодорожным управлением.

**Статья 67. Координация строительства и соединения подъездных железнодорожных линий**

(1) Соединение железнодорожных линий для доступа к общественной железнодорожной инфраструктуре разрешается Железнодорожным Управлением с информированием органов местного публичного управления.

(2) Строительство и реконструкция подъездных железнодорожных линий, а также устройств загрузки, разгрузки и очистки вагонов и контейнеров должны осуществляться по согласованию с администратором соединительных железнодорожных линий.

(3) Конструкция и состояние железнодорожных устройств и технических средств подъездных железнодорожных линий должны соответствовать нормативным документам в сооружениях и нормам эксплуатации железнодорожной инфраструктуры, чтобы обеспечить проезд вагонов с нормой технической нагрузки, допустимой на железнодорожной инфраструктуре общего пользования.

(4) Линии доступа, которые не принадлежат Администратору инфраструктуры, могут передаваться ему на контрактной основе, в том числе для их технического обслуживания.

**Статья 68. Операции маневрирования поездов на подъездных путях**

(1) Способ проведения маневренных операций, предполагающий необходимость ввода железнодорожного подвижного состава с подъездных железнодорожных линий, управляемых частными операторами, на железнодорожные линии, управляемые Администратором инфраструктуры, устанавливается по взаимному согласию. Если частные операторы и управляющий инфраструктурой не могут заключить соглашение об этом, Железнодорожное Управление и Регулирующий орган рынка.

(2) Маневрирование на подъездных железнодорожных линиях, управляемых частными операторами, осуществляется с соблюдением правил безопасности на железной дороге.

## **ГЛАВА VI ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

## РАЗДЕЛ 1

### Условия организации железнодорожных перевозок

#### Статья 69. Особенности организации железнодорожных перевозок

(1) Правительство устанавливает правила предоставления услуг на железнодорожные пассажирские перевозки, а также перевозки грузов, багажа и грузобагажа по железной дороге.

(2) Особенности организации, обеспечения и осуществления воинских перевозок регулируются Уставом воинских железнодорожных перевозок, утвержденным Правительством.

(3) Способ взаимодействия таможенных органов с железнодорожными предприятиями закреплён в правилах о взаимодействии таможенных органов с железнодорожными предприятиями при составлении таможенных документов для товаров, перевозимых железнодорожным транспортом.

(4) Способ взаимодействия железнодорожных предприятий и Железнодорожного управления с пограничной полицией и другими центральными государственными органами устанавливается нормативными актами.

(5) Подготовка мобилизации железнодорожного транспорта, руководство действиями по подготовке мобилизации и гражданской обороны на железнодорожном транспорте, а также ответственность за хорошее состояние подготовки мобилизации и гражданской обороны возлагаются на руководителей компаний.

(6) Финансирование подготовительных мероприятий по мобилизации железнодорожного транспорта осуществляется в порядке, установленном действующим законодательством.

#### Статья 70. Общие условия организации железнодорожного транспорта

(1) Пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки организуются в соответствии с потребностями населения, национальной экономики и экономических агентов на основе исследований и анализов, проводимых в данной области.

(2) Пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки осуществляются в соответствии с рыночными требованиями и условиями, изложенными в транспортных договорах, заключенных между железнодорожными предприятиями и грузоотправителями/грузополучателями или бенефициаров услуг грузовых перевозок.

(3) Железнодорожные перевозки могут осуществляться на основании договоров на использование железнодорожной инфраструктуры железнодорожными предприятиями, имеющими разрешения на перевозку и

свидетельства по безопасности, выданные Железнодорожным управлением в соответствии с положениями данного Кодекса.

## **РАЗДЕЛ 2**

### **Перевозки пассажиров, багажа и грузов**

#### **Статья 71. Расписание движения поездов**

(1) Железнодорожные перевозки пассажиров, багажа и грузов осуществляются в соответствии с графиком, установленным Администратором инфраструктуры. График движения поездов устанавливается на основании заявок, поданных железнодорожными предприятиями.

(2) Размещение поездов в пунктах пересечения государственной границы согласовывается с пограничными и таможенными органами.

#### **Статья 72. Изменения в расписании движения**

(1) Расписание движения принято и действительно в течение периода, установленного соответствующим расписанием.

(2) Расписание движения, а именно изменения и дополнения расписания пассажирских перевозок, публикуется на веб-страницах, в прессе, вывешивается на видных местах в зданиях вокзалов и станций.

(3) Железнодорожные предприятия соблюдают опубликованное расписание и обеспечивают своевременную и регулярную перевозку в течение срока действия расписания движения, за исключением случаев серьезных нарушений движения, вызванных стихийными бедствиями, крупными авариями и причинением серьезного ущерба для железнодорожной инфраструктуры.

(4) Железнодорожное управление совместно с Администратором инфраструктуры устанавливают компоненты расписания, его форму и содержание.

(5) При составлении расписания движения приоритет отдается пассажирским поездам.

#### **Статья 73. Посадка и высадка пассажиров**

Посадка и высадка пассажиров из поездов выполняется на вокзалах, станциях и других остановках, указанных в расписании движения поездов, соответствующим образом оборудованных для обеспечения оптимального уровня безопасности пассажиров и качества предоставляемых услуг.

#### **Статья 74. Исключительные обстоятельства**

(1) Управляющий инфраструктурой и железнодорожные предприятия, в зависимости от обстоятельств, принимают срочные меры для устранения последствий исключительных обстоятельств, схода с рельсов, аварий,

которые привели к сбоям в функционировании железнодорожного транспорта.

(2) Специализированные органы центрального публичного управления и подразделения органов внутренних дел обеспечивают подготовку мобилизации железнодорожных компаний и Администратора инфраструктуры. Генеральный инспекторат по чрезвычайным ситуациям и силовые министерства оказывают помощь Администратору инфраструктуры и железнодорожным компаниям в ликвидации последствий крушения, несчастных случаев, стихийных бедствий, которые угрожают жизни и здоровью людей, безопасности дорожного движения и сохранности товаров.

(3) Правительство может принять меры, позволяющие эксплуатировать железнодорожный транспорт в исключительных обстоятельствах, и эти меры являются обязательными для предприятий железной дороги и Администратора инфраструктуры. Способ возмещения расходов, связанных с предоставлением помощи Администратору инфраструктуры и железнодорожным компаниям, устанавливается Правительством.

(4) Для целей пункта 1 исключительными обстоятельствами считаются следующие: стихийные бедствия (снег, наводнения, пожары, оползни и т. д.), Исключительные события, возникающие в результате деятельности человека, угрожающей окружающей среде, значительные нарушения в деятельности народного хозяйства, события силы майор, забастовки и другие подобные обстоятельства.

#### **Статья 75. Общие условия перевозки пассажиров, багажа и грузов**

(1) Условия перевозки пассажиров и багажа, права и обязанности пассажиров и железнодорожные предприятия устанавливаются:

а) в национальном железнодорожном движении по правилам, утвержденным Правительством;

б) в международных железнодорожных перевозках на основании заключенных международных договоров.

(2) Условия перевозки грузов в движении определяются условиями железнодорожного предприятия в соответствии с положениями заключенных международных договоров. Условия перевозки применяются недискриминационным образом. Недискриминационное применение условий перевозки контролируется регулирующим органом рынка.

(3) Железнодорожные перевозки выполняются на основании транспортных договоров, заключенных между железнодорожными предприятиями и отправителями или между железнодорожными предприятиями и бенефициарами услуг грузовых перевозок.

(4) В соответствии с договором перевозки железнодорожное предприятие обязуется перевозить пассажиров, багаж или груз до места

назначения, а получатель обязуется оплатить стоимость перевозки. В отношении транспортного договора гражданское право применяется в той части, которая не регулируется заключенными международными договорами и правилами, утвержденными Правительством.

**Статья 76.** Права и обязанности пассажиров на железнодорожном транспорте

(1) При железнодорожных перевозках пассажиры имеют право:

а) приобрести проездные документы (билеты) на желаемый пункт назначения, рейс и место в пределах доступности, доступными средствами и средствами железнодорожного предприятия;

б) перевозить ребенка бесплатно, если он не занимает отдельное место, и больше детей со льготными тарифами на занятые места. Возрастные категории детей, которые могут перевозиться бесплатно и в отношении которых действует льготный тариф, устанавливаются правилами, утвержденными Правительством;

в) возить с собой (кроме мелких вещей) ручную кладь, размеры и масса которой устанавливаются правилами, утвержденными Правительством;

г) на компенсацию железнодорожным предприятием в случае отмены поездки на поезде, задержки или утери багажа. Размер и условия оплаты пассажиров устанавливаются правилами, утвержденными Правительством;

д) воспользоваться адекватными условиями доступа к услугам железнодорожного транспорта. Условия доступа включают в себя доступ на станциях, платформах и поездах пассажиров и, в частности, доступ инвалидов;

е) иметь доступ к соответствующей информации об услугах железнодорожного транспорта, предоставляемых железнодорожными предприятиями, и об условиях их использования.

(2) В процессе работы железнодорожного транспорта пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, правила поведения в поезде, в помещениях железнодорожного вокзала и не наносить ущерб железнодорожному транспорту.

**Статья 77.** Ответственность и обязательства железнодорожного предприятия перед пассажирами

(1) Ответственность железнодорожных предприятий за задержки, потерю связи с другими рейсами и отмену рейсов регулируется правилами, касающимися прав и обязанностей железнодорожных пассажиров, утвержденными Правительством.

(2) Железнодорожные предприятия обязаны обеспечивать наличие проездных документов / билетов, бронирование билетов, информацию о

поездках и изменения в расписании, а также предоставлять необходимую помощь инвалидам.

(3) Железнодорожные предприятия должны предусмотреть меры компенсации пассажирам в случае задержек, отмены гонки, несчастных случаев или меры компенсации физическому лицу, имеющему право в случае смерти пассажира.

(4) В случае невозможности предоставить пассажиру место в вагоне в соответствии с приобретенным проездным документом (билетом), железнодорожное предприятие обязано предоставить ему с его согласия место в другом вагоне более высокого класса без дополнительной оплаты. Пассажиру, принявшему место в вагоне по стоимости проездного документа (билета), который меньше стоимости приобретенного им, будет возвращена разница в цене.

(5) Пассажирам необходимо предоставлять своевременную и правдивую информацию, в том числе устанавливать информационные щиты, соответствующие потребностям лиц с нарушениями зрения и слуха, о времени отправления и прибытия поездов, стоимости проездного документа (билета) и багажа, а также курьеры, о программе билетных и багажных отделений, о складских помещениях, о дислокации железнодорожных станций, об оказанных услугах, услугах, предоставляемых определенным категориям пассажиров, и другую информацию, представленную в утвержденных Правительством правилах.

### **Статья 78. Общественные пассажирские перевозки**

(1) Правительство устанавливает потребность в общественных железнодорожных пассажирских перевозках (далее - общественные услуги) и обеспечивает их поставку путем заключения договоров об общественном обслуживании с железнодорожными предприятиями.

(2) Содержание, продолжительность, процедуры, тарифные условия и условия заключения договоров общественных обслуживаний, а также субсидии для покрытия убытков железнодорожного предприятия, вызванных предоставлением этих общественных услуг, устанавливаются Правительством.

(3) В соответствии с договором об общественных услугах компетентный орган предоставляет исключительное право выбранному оператору (железнодорожному предприятию) и / или компенсацию любого рода в обмен на выполнение некоторых обязательств по государственной службе.

(4) Компетентным органом по выбору железнодорожного предприятия и заключению договоров по общественным железнодорожным пассажирским перевозкам является центральный специализированный орган в области железнодорожного транспорта.

(5) Компетентный орган присуждает контракты на услуги общественного железнодорожного транспорта на аукционе. Объявление об аукционе публикуется в национальных и международных веб бюллетенях по закупкам. Исключение из процедуры тендера допустимо в случае нарушения услуг или в случае неизбежного риска такого нарушения.

(6) В аукционе должны принять участие по крайней мере два участника. Если в аукционе участвовала только одна заявка, аукцион отменяется. Во втором аукционе может участвовать только одна заявка. Если второй аукцион был отменен, но существует только одна компания, предоставляющая услуги железнодорожного пассажирского транспорта на национальном рынке, компетентный орган может присуждать контракт непосредственно ему.

(7) Правительство устанавливает способ расчета убытков железнодорожного предприятия, понесенных в результате предоставления общественных пассажирских железнодорожных услуг.

(8) Железнодорожные предприятия, назначенные для пассажирских железнодорожных перевозок на основании договоров о предоставлении услуг общего пользования, обеспечивают адекватный учет количества пассажиров и их транспортных расстояний с использованием информационных систем регистрации пассажиров в вагонах.

#### **Статья 79. Тарифы на перевозку пассажиров и багажа**

(1) Тарифы на перевозку пассажиров и багажа по национальным маршрутам, за исключением тарифов на перевозку пассажиров по договорам общественных услуг, устанавливаются железнодорожной компанией свободно и публикуются на официальной веб-странице.

(2) Для перевозки пассажиров и багажа на международных маршрутах тарифы устанавливаются железнодорожными компаниями в соответствии с международными договорами о порядке железнодорожных перевозок в международном сообщении.

(3) Скидки на перевозку пассажиров на национальных железнодорожных маршрутах в соответствии с договорами на общественное обслуживание, положения нормативных актов в отношении бенефициаров железнодорожных транспортных средств и порядок компенсации расходов, понесенных железнодорожными компаниями в результате скидок, устанавливаются Правительством. Железнодорожное Управление проводит оценку уровня примененных сокращений, проверяет их актуальность и сообщает министерству о результатах этих оценок.

#### **Статья 80. Гарантия платежей, установленных в договоре**

Чтобы гарантировать все платежи, вытекающие из договора на грузоперевозку, железнодорожные предприятия могут потребовать

предоставления банковских гарантий при заключении транспортных договоров.

### **Статья 81. Транспортные документы**

(1) Накладная или другой документ, содержащий ту же информацию, что и накладная, должны быть доступны на протяжении всего периода перевозки железнодорожным тяговым транспортным средством, перевозящим грузы, за исключением перевозки во время маневров, во время обучения и реформирования состава поезда.

(2) При представлении грузов для перевозки грузоотправитель должен представить надлежащим образом полную накладную для каждой партии груза и другие документы, предусмотренные правилами железнодорожной перевозки грузов по национальным маршрутам и заключенными международными договорами.

(3) Форма накладной и порядок ее заполнения указываются в правилах железнодорожных грузовых перевозок или заключенных международных договорах.

(4) Накладная - это подтверждение договора на грузоперевозки и его содержимого в соответствии с первоначальным расписанием с печатью железнодорожной станции или подтвержденной электронной подписью.

(5) В целях упрощения транспортных процедур Администратор инфраструктуры совместно с транспортными операторами создает системы управления железнодорожными грузовыми перевозками с использованием грузового письма в электронном формате в соответствии с положениями заключенных международных договоров.

### **Статья 82. Железнодорожные перевозки опасных грузов**

Железнодорожные перевозки опасных грузов осуществляются в соответствии с заключенными международными договорами и Правилами железнодорожных перевозок опасных грузов, утвержденными Правительством.

### **Статья 83. Тарифы на грузоперевозки и другие услуги**

(1) Плата за железнодорожные грузоперевозки и другие услуги, связанные с их перевозкой, предоставляемые железнодорожными предприятиями, взимается в соответствии установленными тарифами и правилами тарификации железнодорожного предприятия.

(2) Тарифы на железнодорожные грузоперевозки устанавливаются железнодорожными предприятиями. Оплата за перевозку оплачивается бенефициаром услуг грузовых перевозок, отправителем или лицом, уполномоченным бенефициаром транспортных услуг грузовых перевозок или отправителем на железнодорожном предприятии, когда товары

доставляются на станцию отправления или в соответствии с соглашением, согласованным сторонами.

(3) В случае если железнодорожные предприятия согласны с этим, платежи за перевозку может произвести бенефициар услуг грузовых перевозок, грузополучатель или лицо, уполномоченное бенефициаром услуг грузовых перевозок либо грузополучателем. Эти пометки указываются в накладной. Грузоотправитель/грузополучатель или бенефициар услуг грузовых перевозок или другое уполномоченное этими лицами оплачивает погрузку и выгрузку товаров, выполнение дополнительных заказов, доставку и другие услуги, предоставляемые железнодорожными предприятиями.

#### **Статья 84. Комбинированный грузовой транспорт**

(1) Способ осуществления комбинированных перевозок устанавливается Министерством.

(2) Транспортные единицы или дорожные транспортные средства, которые превышают размеры, указанные в стандартах и загруженные в железнодорожный подвижной состав, могут перевозиться в условиях, установленных Администратором инфраструктуры.

(4) Для осуществления комбинированных перевозок погрузочные единицы, дорожные транспортные средства и железнодорожный подвижной состав, задействованные в комбинированных перевозках, должны отвечать техническим требованиям, технологическим требованиям и стандартам, установленным Министерством для комбинированных перевозок.

а) погрузочные единицы, перевозимые железнодорожным подвижным составом, должны иметь соответствующую маркировку.

б) железнодорожный подвижной состав, который перевозит погрузочные единицы, должен быть специализирован для комбинированных перевозок и содержать специальные пометки.

с) железнодорожная инфраструктура, на которой осуществляются комбинированные перевозки, должна отвечать конкретным техническим и технологическим требованиям и содержать соответствующую маркировку.

д) Министерство определяет тип маркировки и подробные требования, которые должны выполнять погрузочные единицы, железнодорожный подвижной состав и железнодорожная инфраструктура, задействованные в комбинированных перевозках.

#### **Статья 85. Ответственность железнодорожных предприятий, пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей**

Лицо, виновное в нарушении прав участников в области железнодорожных перевозок, несет ответственность в соответствии с гражданским и уголовным законодательством.

### РАЗДЕЛ 3 ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТНИКАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

**Статья 86.** Требования к персоналу железнодорожного транспорта

(1) Персонал железнодорожного транспорта, выполняющий основные задачи безопасности, должен иметь достаточный уровень образования и физические и умственные навыки, чтобы приобретать, сохранять и демонстрировать теоретические знания и практические навыки, необходимые для выполнения своих функциональных обязанностей.

(2) Критерии, касающиеся уровня образования, физических и умственных способностей персонала, выполняющего основные задачи по безопасности, устанавливаются Правительством.

(3) Категории персонала в области железнодорожного транспорта с основными задачами безопасности устанавливаются Правительством

**Статья 87.** Профессиональная квалификация и дальнейшее профессиональное обучение

(1) Работники железнодорожного транспорта должны обладать необходимой профессиональной квалификацией или инструктажем для выполнения задач в области железнодорожных перевозок, постоянно проходят непрерывное обучение, и в то же время сдают регулярные и особые экзамены для подтверждения своих профессиональных навыков.

(2) Теоретические знания и профессиональные навыки включают технические требования, касающиеся безопасности на железных дорогах, и правила безопасности на железных дорогах, утвержденные Министерством.

(3) Теоретические знания и профессиональные навыки персонала железнодорожного транспорта, который выполняет основные задачи безопасности, периодически проверяются в соответствии с требованиями, установленными Правительством.

**Статья 88.** Условия выполнения функции управления железнодорожным движением

(1) Администратор инфраструктуры назначает компетентный и физически и психологически способный персонал для выполнения функции управления движением.

(2) Администратор инфраструктуры обеспечивает надлежащую подготовку персонала, предназначенного для выполнения функции управления движением. Обучение проводится с целью поддержания и

совершенствования профессиональных компетенций, необходимых для выполнения функции.

(3) Персонал, назначенный для выполнения функции управления движением, подвергается периодическим проверкам для проверки их профессиональной компетентности.

(4) Соблюдение требований, касающихся физического и психологического состояния персонала, управляющего движением, периодически проверяется следующим образом:

а) каждые пять лет лицам до 45 лет;

б) каждые два года лицам, достигшим возраста 45 лет.

(5) Администратор инфраструктуры ежегодно представляет Железнодорожному Управлению список лиц, назначенных для выполнения функций управления движением, и информацию о выполнении условий, изложенных в этой статье.

**Статья 87.** Требования для получения права на управление железнодорожным движением

Работники железнодорожного транспорта, участвующие в деятельности по управлению железнодорожным движением, должны отвечать требованиям профессиональной компетентности и требованиям относительно физического и психологического состояния, предусмотренным в статье 123.

**Статья 88.** Условия для выполнения функции управления железнодорожным движением

(1) Для выполнения функции управления железнодорожным движением Администратор инфраструктуры назначает компетентный персонал.

(2) Администратор инфраструктуры обеспечивает соответствующую подготовку назначенного персонала для выполнения функции управления движением, обучение для поддержания и повышения профессиональных навыков, необходимых для выполнения этой функции.

(3) Персонал, назначенный для выполнения функции управления движением, периодически проходит тестирование для проверки профессиональных навыков.

(4) выполнение требований относительно физического и психологического состояния персонала, который управляет движением, периодически проверяется следующим образом:

- один раз в пять лет для лиц в возрасте до 45 лет;

- один раз в два года для лиц в возрасте 45 лет.

(5) Администратор инфраструктуры ежегодно представляет Железнодорожной Управлению список лиц, назначенных для выполнения

функции управления движением, и информацию о выполнении условий, изложенных в настоящей статье.

**ГЛАВА VIII**  
**БЕЗОПАСНОСТЬ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ**  
**РАЗДЕЛ I**  
*Развитие и управление безопасностью в железнодорожной отрасли*

**Статья 89.** Основные принципы управления железнодорожной безопасностью

(1) Министерство и Железнодорожное Управление (как национальный орган безопасности), Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия, каждый в соответствии со своими обязанностями, обеспечивают следующее:

а) поддержание и постоянное улучшение системы безопасности в железнодорожной отрасли, уделяя приоритетное внимание предотвращению несчастных случаев, когда это разумно и возможно;

б) прозрачное и недискриминационное осуществление правил безопасности;

в) развитие единой железнодорожной системы;

г) системные подходы к мерам по развитию и повышению уровня безопасности в железнодорожной отрасли.

(2) Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия отвечают за безопасную работу железнодорожной системы и контроль за связанными с ней рисками, осуществляют необходимые меры контроля рисков и сотрудничают в целях обеспечения соблюдения национальных и международных норм и стандартов безопасности, а также устанавливают системы управления безопасностью в соответствии с настоящим Кодексом.

(3) Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия отвечают за составные части системы и за безопасную их работу, включая предоставление материалов и оказание услуг по договорам пользователям, клиентам и сотрудникам.

(4) Ответственность Администратора инфраструктуры и железнодорожных предприятий, упомянутых в пункте 3 настоящей статьи, не освобождает от ответственности производителей неотъемлемых частей и составляющих элементов взаимосовместимости отдельных подсистем, организаций, ответственных за техническое обслуживание, владельцев железнодорожных транспортных средств и поставщиков других услуг, необходимых для железнодорожных транспортных средств, сооружений, установок, оборудования, материалов и услуг. Все они должны соответствовать требованиям и условиям, предусмотренным для их использования таким образом, чтобы Администратор инфраструктуры или

железнодорожные предприятия могли безопасно использовать их в железнодорожной системе.

#### **Статья 90. Показатели безопасности**

(1) Показатели безопасности устанавливаются Железнодорожным Управлением, чтобы облегчить оценку достижения целей безопасности и обеспечить контроль за общим развитием безопасности на железнодорожном транспорте. Железнодорожное Управление собирает информацию о показателях безопасности и публикует их в своих годовых докладах.

(2) Каждый год, не позднее 31 мая, Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия предоставляют в Железнодорожное Управление годовой отчет о безопасности за предыдущий календарный год.

(3) Годовой отчет о безопасности должен включать следующее:

- a) информация о достижении целей безопасности и результатов планов обеспечения безопасности;
- b) контроль и анализ показателей безопасности, в той мере, в которой организация представляет отчет;
- c) результаты внутренних проверок безопасности;
- d) жалобы на недостатки и сбои при осуществлении железнодорожных перевозок и управлении инфраструктурой;
- e) отчет о применении методов безопасности.

(4) Железнодорожное Управление указывает показатели безопасности, на основании которых Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия подготавливают отчет, упомянутый в пункте (2), и общие методы расчета экономических последствий аварий.

(5) Железнодорожное Управление представляет Министерству годовой отчет по безопасности относительно своей деятельности за предыдущий год и публикует его на своей веб-странице до 30 июня текущего года. Отчет содержит подробные сведения о нижеследующем:

- a) развитие условий безопасности в железнодорожной отрасли, включая собранные показатели безопасности;
- b) осуществленные меры и меры, необходимые для развития безопасности на железнодорожном транспорте, включая уровень достижения показателей безопасности;
- c) предложения о важных изменениях в законодательстве и нормах по безопасности в железнодорожном секторе;
- d) повышение уровня безопасности железнодорожной инфраструктуры и транспорта;
- e) осуществленные меры и меры, необходимые для совершенствования процедур по удостоверению и разрешению безопасности;

f) результаты контроля Администратора инфраструктуры и предприятий железнодорожного транспорта.

(6) В случае если после представления отчета, упомянутого в части (5) настоящей статьи, обнаружены новые факты или ошибки, Железнодорожное Управление дополняет или корректирует показатели, относящиеся к конкретному году, как можно скорее и не позднее следующего годового отчета.

### **Статья 91. Методы безопасности**

(1) Методы безопасности предусматривают метод оценки уровня безопасности, выполнение целей безопасности и соответствие другим требованиям по безопасности путем разработки и применения следующих методов и процедур:

1) Метод безопасности для оценки рисков и условий, которые должны быть выполнены органом по оценке рисков;

2) Методы безопасности для оценки соответствия требованиям, которые должны выполняться для получения разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой и свидетельства по безопасности, которые включают:

а) Процедуры оценки соответствия требованиям Администратора инфраструктуры, для того чтобы ему выдать разрешение по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой или железнодорожными предприятиями, для того чтобы выдать им сертификат по безопасности;

б) Критерии для оценки соответствия требованиям для получения разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой или сертификата по безопасности;

в) Принципы контроля за соблюдением требований, которые должны соблюдаться системой управления безопасностью, после получения разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой или сертификата по безопасности;

3) Метод безопасности для контроля выполнения безопасности после получения сертификата по безопасности или разрешения по безопасности;

4) Метод безопасности для контроля эффективности управления безопасностью во время эксплуатации и технического обслуживания железнодорожной системы;

5) Метод безопасности для оценки достижения целей безопасности.

(2) Метод безопасности применяется для оценки рисков в случае каких-либо серьезных изменений в железнодорожной системе, которые могут повлиять на безопасность железнодорожного транспорта. Эти изменения могут носить технический, оперативный или организационный характер. Метод безопасности для оценки рисков является неотъемлемой

частью системы управления безопасностью Администратора инфраструктуры и железнодорожных предприятий.

(3) В случае значительных изменений в структурных подсистемах применяется Метод безопасности для оценки рисков:

а) если оценка рисков требует соответствующие ТСИ, в этом случае технические характеристики взаимосовместимости должны указать части Метода безопасности для установки и оценки рисков;

б) проверить безопасную целостность структурных подсистем в существующей системе.

(4) Учреждение, предлагающее существенное изменение, применяет Метод безопасности для оценки рисков. Лицом, предлагающим существенное изменение, может быть:

а) Администратор инфраструктуры или железнодорожное предприятие,

б) предприятие-заказчик или производитель при подаче заявления на проверку подсистемы;

с) заявитель регистрации железнодорожных транспортных средств в Национальном реестре железнодорожных транспортных средств для ввода в эксплуатацию;

д) лицо, отвечающее за техническое обслуживание.

(5) Независимая оценка правильного применения метода безопасности для оценки рисков и результатов этой заявки может быть выполнена:

а) аккредитованным, признанным либо нотифицированным Европейской комиссией и государствам-членам Европейского Союза для деятельности в регламентируемой области органом по оценке соответствия. Критерии признания с целью нотификации для органов по оценке соответствия устанавливаются Правительством;

б) Европейским Железнодорожным Агентством, по просьбе Железнодорожного Управления.

(6) Если при Железнодорожном Управлении создан аккредитованный орган по оценке соответствия, этот может провести оценку правильного применения метода безопасности для оценки рисков и результатов такого применения в следующих случаях:

а) при регистрации железнодорожных транспортных средств;

б) при изменении регистрации железнодорожных транспортных средств для ввода в эксплуатацию;

с) при изменении сертификата по безопасности в связи с изменением вида и области деятельности железнодорожного предприятия;

д) в случае изменения разрешения по безопасности из-за значительных изменений в инфраструктуре, в системе подаче сигналов, электропитании или методе эксплуатации и техническом обслуживании инфраструктуры;

е) при проверке сертификатов по безопасности и разрешений по безопасности после существенных изменений в правилах безопасности.

(7) Орган по оценке соответствия выдает отчет об оценке безопасности предприятию, составляющему предложение, на основании которого соответствующее предприятие решает, принимать ли существенные изменения.

(8) Отчеты об оценке безопасности, изданные органами по оценке соответствия из государств-членов ЕС, признаются в Республике Молдова, если:

а) оценка рисков проводилась в соответствии с Методом безопасности для оценки рисков;

б) применение метода, упомянутого в подпункте а) настоящего пункта, было оценено органом по оценке соответствия признанным или нотифицированным Европейской комиссией и государствам-членам Европейского Союза для осуществления деятельности в регламентируемой области органом по оценке соответствия;

с) было принято существенное изменение в железнодорожной системе по предложению предприятия, упомянутому части 4 настоящей статьи;

д) часть железнодорожной системы будет использоваться в Республике Молдова на тех же функциональных, эксплуатационных, топографических и климатических условиях;

е) были применены те же критерии приемлемости риска, что и в Республике Молдова.

(9) Контроль за применением метода безопасности для оценки рисков является неотъемлемой частью периодического внутреннего контроля системы управления безопасностью Администратора инфраструктуры и железнодорожных предприятий.

(10) Способы безопасности, упомянутые в:

а) пункт (1) подпункт 2) настоящей статьи применяется Железнодорожным Управлением, с учетом заявлений на получение разрешения по безопасности и сертификата по безопасности;

б) пункт (1) подпункт (3) настоящей статьи применяется Железнодорожным Управлением для контроля за внедрением системы управления безопасностью железнодорожных предприятий и Администратора инфраструктуры после выдачи сертификатов по безопасности или разрешений по безопасности, а также для контроля за осуществлением общего метода безопасности, упомянутого в пункте (1) подпункте б) настоящей статьи железнодорожными предприятиями, Администратором инфраструктуры и органом, отвечающим за техническое обслуживание;

с) пункт (1) подпункт б) настоящей статьи применяется железнодорожными предприятиями и Администратором инфраструктуры после предоставления сертификата по безопасности или разрешения по

безопасности, а также предприятием, ответственным за техническое обслуживание;

д) пункт (1) подпункт 1) настоящей статьи определяется Министерством;

е) пункт (1) подпункты 2), 3) и 4) настоящей статьи определяются Железнодорожным Управлением.

(11) Необходимые изменения в национальных правилах безопасности принимаются в соответствии с принятыми и пересмотренными общими методами безопасности.

(12) Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия также описывают в своем годовом отчете свой опыт применения методов, указанных в пункте (1) подпунктах 1) и 4) настоящей статьи.

(13) Железнодорожное Управление включает в годовой отчет опыт организаций, которые составляют предложения, железнодорожных предприятий и Администратора инфраструктуры, а также собственный опыт применения метода, указанного в пункте (1) подпунктах 1), 3) и 4) настоящей статьи.

#### **Статья 92. Цели безопасности**

(1) Цели безопасности устанавливаются Железнодорожным Управлением.

(2) Цели безопасности устанавливают минимальный уровень безопасности для различных частей железнодорожной системы и системы в целом, к которым относятся критерии толерантности к риску для:

а) индивидуальных рисков, связанных с пассажирами, сотрудниками, персоналом предпринимателей, пользователями железнодорожными переездами, а также индивидуальных рисков, связанных с наличием неавторизованных лиц в установках железнодорожной инфраструктуры;

б) рисков для общества.

(3) Цели безопасности должны включать в себя график постепенного внедрения, в котором будут учитываться характер и сфера инвестиций, необходимых для их реализации.

(4) Министерство осуществляет необходимые изменения в правилах безопасности, чтобы обеспечить достижение целей безопасности.

## **РАЗДЕЛ 2**

### **Системы управления безопасностью**

#### **Статья 93. Требования к системам управления безопасностью**

(1) Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия создают систему управления безопасностью (далее именуемую СУБ), целью которой, по крайней мере, является достижение целей безопасности для всей железнодорожной системы. СУБ должна соблюдать правила

безопасности и требования безопасности, установленные в технических характеристиках совместимости, а также соответствующие положения методов безопасности.

(2) СУБ должна выполнять требования и включать элементы настоящего Кодекса, которые соответствуют характеру, сфере и типу деятельности, осуществляемой в железнодорожном движении.

(3) Система управления безопасностью обеспечивает контроль за всеми рисками, связанными с деятельностью Администратора инфраструктуры или железнодорожных предприятий, включая предоставление услуг по техническому обслуживанию, предоставление материалов и найма подрядчиков. Система управления безопасностью учитывает, когда это целесообразно и разумно, риски, возникшие с деятельностью других сторон.

(4) Системы управления безопасностью Администратора инфраструктуры должны учитывать последствия деятельности различных железнодорожных предприятий в сети и поэтому должны содержать положения, позволяющие железнодорожным предприятиям проводить свою деятельность в соответствии с техническими характеристиками совместимости и национальными правилами безопасности, а также с условиями, установленными в их сертификатах по безопасности. А также Системы управления безопасностью управляющих инфраструктуры должны развивать согласование аварийных процедур со всеми железнодорожными предприятиями в исключительных обстоятельствах.

(5) Все соответствующие части СУБ должны быть задокументированы и, в частности, должно быть представлено описание распределения обязанностей в организации администраторов инфраструктуры или железнодорожных предприятий, и того, как контроль обеспечивается руководством на разных уровнях, как сотрудники и их представители задействованы на всех уровнях, и как обеспечить непрерывное совершенствование СУБ.

(6) Основными элементами Системы управления безопасностью являются:

1) Политика безопасности, утвержденная Администратором инфраструктуры или железнодорожными предприятиями, о которой сообщается всем сотрудникам;

2) Качественные и количественные цели Администратора инфраструктуры или железнодорожных предприятий для поддержания и повышения уровня безопасности, а также планы и процедуры для достижения этих целей;

3) Процедуры, которые обеспечивают соответствие стандартам и другим предписанным требованиям в течение всего срока службы оборудования и во время эксплуатации, и процедурам в целях соответствия

новым или измененным техническим и эксплуатационным стандартам или другим требованиям, изложенным в любом из следующих подпунктов:

- a) технические характеристики совместимости,
  - b) национальные нормы безопасности,
  - c) решения Железнодорожного Управления.
- 4) Процедуры для выявления рисков, для проведения оценки рисков и осуществления мер контроля за рисками, когда изменение условий эксплуатации или внедрение нового продукта приводит к новым рискам по инфраструктуре или эксплуатации;
- 5) Организация учебных программ для сотрудников для обеспечения квалификации и навыков сотрудников при выполнении задач;
- 6) Практические решения для распространения информации внутри организации и между организациями, действующими на одной и той же железнодорожной системе;
- 7) Процедуры и форматы для документирования информации о безопасности, а также для установления процедуры контроля за конфигурацией критической информации о безопасности;
- 8) Процедуры обеспечения отчетности, расследования и анализа несчастных случаев, инцидентов, серьезных аварий и других опасных событий, а также принятия необходимых превентивных мер;
- 9) Разработка планов действий, планов оповещения и планов предоставления информации в чрезвычайных ситуациях, обсуждаемых с соответствующими органами;
- 10) Положения о периодическом внутреннем контроле СУБ.
- (7) Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия принимают внутренние документы в своих СУБ для регулирования процедур, указанных в пункте (6) настоящей статьи.
- (8) Документы Администратора инфраструктуры, упомянутые в пункте (7) настоящей статьи, касающиеся процедур, которые должны выполняться железнодорожными предприятиями, предоставляются в распоряжение всем заинтересованным железнодорожным предприятиям, работающим в указанной инфраструктуре.
- (9) Железнодорожное Управление подробно определяет элементы СУБ и публикует ее типовую модель.

#### **Статья 94. Мониторинг Систем управления безопасностью**

- (1) После предоставления сертификатов по безопасности и разрешений по безопасности, Железнодорожное Управление следит за системой СУБ Администратора инфраструктуры и железнодорожных предприятий.
- (2) Процесс мониторинга используется Железнодорожным Управлением для проверки того, если Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия применяют соответствующие СУБ и, при необходимости, организуют выполнение соответствующих мер.

(3) Мониторинг на месте в пункте (1) настоящей статьи осуществляется Железнодорожным Управлением.

## **РАЗДЕЛ 4**

### **Сертификат по безопасности**

#### **Статья 95. Сертификат по безопасности**

(1) Чтобы получить доступ к железнодорожной инфраструктуре, железнодорожное предприятие должно иметь сертификат по безопасности. Сертификат может применяться ко всей сети или к определенной ее части.

(2) Сертификат по безопасности доказывает то, что железнодорожное предприятие установило систему управления безопасностью и может соответствовать требованиям, изложенным в технических характеристиках совместимости, правилам безопасности и другим соответствующим нормам в целях контроля рисков и проведения безопасных железнодорожных перевозок.

(3) Сертификат по безопасности предусматривает:

а) принятие Железнодорожным Управлением системы управления безопасностью железнодорожных предприятий;

б) принятие Железнодорожным Управлением положений, одобренных железнодорожным предприятием, для удовлетворения конкретных требований, предусмотренных для безопасной перевозки в соответствующей части сети, а именно:

- соблюдение технических характеристик совместимости;
- получение машинистами, сотрудниками свидетельств, соответствующих всей железнодорожной сети или определенному участку.

(4) Чтобы выдать сертификат по безопасности, Железнодорожное Управление оценивает элементы, упомянутые в пункте (3) на основании документации, представленной железнодорожным предприятием;

(5) Для оценки элементов, упомянутых в пункте (3), Железнодорожное Управление вправе осуществлять посещения и проверки в помещениях железнодорожного предприятия.

(6) Информация об элементах, которые соответствуют требованиям, изложенным в технических характеристиках совместимости, методах безопасности и целях безопасности, а также правилам безопасности железнодорожного транспорта, представлена в виде резюме.

(7) Сертификат по безопасности указывает зону действия, тип и масштаб деятельности железнодорожного транспорта железнодорожного предприятия, которому выдается свидетельство.

**Статья 96. Предоставление сертификата по безопасности**

(1) Железнодорожное Управление выдает сертификат по безопасности в соответствии с предусмотренным бланком.

(2) Срок действия сертификата по безопасности составляет пять лет. Сертификат по безопасности полностью или частично изменяется при существенном изменении вида деятельности или расширении железнодорожной деятельности по требованию владельца.

(3) Железнодорожное Управление устанавливает бланки для сертификатов по безопасности, нумерацию бланков свидетельств по безопасности в соответствии с идентификационным номером, бланком подачи заявки на свидетельство по безопасности, инструкциями по заполнению.

(4) Владелец сертификата по безопасности немедленно информирует Железнодорожное Управление о любых существенных изменениях в условиях соответствующей части, связанной со сертификатом по безопасности, которая относится к элементам системы управления безопасностью. Важнейшим изменением является ситуация, которая существенно меняет условия, на основании которых был выдан сертификат по безопасности (новая коммерческая деятельность, новая железнодорожная линия, новый тип железнодорожного транспорта, новая категория персонала и т. д.).

(5) Железнодорожное Управление может потребовать пересмотра соответствующей части сертификата по безопасности после существенного изменения в данной нормативно-правовой базе без каких-либо дополнительных платежей.

(6) Выявление Железнодорожным Управлением того, что владелец сертификата по безопасности больше не выполняет условия по удостоверению, является основанием для отзыва сертификата по безопасности.

(7) Аналогично тому, как указано в пункте (6), Железнодорожное Управление должно отозвать сертификат по безопасности, если он обнаружит, что владелец сертификата по безопасности не использовал его по назначению.

(8) Сертификат по безопасности полностью или частично изменяется всякий раз, когда значительно изменяется тип или сфера деятельности предприятия.

(9) Выдача, изменение или обновление сертификата по безопасности производится бесплатно, в соответствии с Приложением № 1 к Закону № 160/2011 о регулировании предпринимательской деятельности путем разрешения.

(10) Железнодорожное Управление ведет учет выданных сертификатов по безопасности и постоянно обновляет информацию о состоянии этих свидетельств.

(11) Решение об отказе в выдаче, изменении или обновлении сертификата по безопасности может быть оспорено по предварительному запросу / ходатайству, адресованному Совету для разрешения споров, или непосредственно в административный суд по разрешению конфликтов в соответствии с законом административного судебного разбирательства.

**Статья 97.** Признание иностранного сертификата по безопасности и дополнительного сертификата по безопасности

Сертификат по безопасности, выданный железнодорожному предприятию в государстве-члене Европейского Союза, может быть действительным и в Республике Молдова, если соответствующее железнодорожное предприятие отвечает техническим требованиям безопасности, утвержденным в Республике Молдова.

**Статья 98.** Отзыв сертификата по безопасности и уведомление Европейского Железнодорожного Агентства

(1) Отзыв сертификата по безопасности осуществляется в соответствии с положениями Закона № 160/2011 о регулировании предпринимательской деятельности путем разрешения. В решении об отзыве свидетельства указываются причины этого решения.

(2) Решение об отзыве сертификата по безопасности может быть оспорено по предварительному запросу, адресованному Совету для разрешения споров или непосредственно в административный суд по разрешению конфликтов.

(3) Железнодорожное Управление может уведомить Европейское Железнодорожное Агентство о выданных, измененных, обновленных или отозванных сертификатах по безопасности.

(4) В уведомлении, упомянутом в пункте (3) настоящей статьи, Железнодорожное Управление указывает наименование и адрес железнодорожного предприятия, дату выдачи, область применения и срок действия сертификата по безопасности и, в случае аннулирования, причины его решения.

## **РАЗДЕЛ 5**

### **Разрешение по безопасности для Администратора инфраструктуры**

**Статья 99.** Основные принципы

(1) Администратор инфраструктуры должен получить разрешение по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой.

(2) Разрешение по безопасности выдается Железнодорожным Управлением.

(3) Разрешение по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой состоит из следующего:

а) разрешение, подтверждающая принятие Системы управления безопасностью Администратора инфраструктуры, как того требует статья 103;

б) разрешение, подтверждающее принятие положений, одобренных Администратором инфраструктуры, для удовлетворения конкретных требований, необходимых для проектирования, технического обслуживания и безопасного функционирования железнодорожной инфраструктуры, включая, в случае необходимости, техническое обслуживание и функционирование системы контроля и сигнальной системы движения.

(4) Разрешение по безопасности может быть изменено по просьбе Администратора инфраструктуры с интервалом не более пяти лет. Оно изменяется в случае существенных изменений в инфраструктуре, сигнальной системе или системе энергоснабжения, а также принципов эксплуатации или технического обслуживания. Владелец разрешения по безопасности уведомляет Железнодорожное Управление без промедления о любых таких изменениях и просит изменить разрешение.

(5) Железнодорожное Управление может потребовать изменения разрешения по безопасности после существенных изменений в нормативно-правовой базе в области безопасности.

**Статья 100.** Предоставление разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой

(1) Разрешение по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой предоставляется Железнодорожным Управлением с использованием предусмотренного бланка.

(2) Выдача, изменение или продление разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой осуществляется бесплатно.

(3) Железнодорожное Управление устанавливает:

а) бланк разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой;

б) нумерацию бланков разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой в соответствии с национальным идентификационным номером;

с) бланк заявки на разрешение по безопасности на железнодорожном транспорте и управление инфраструктурой;

д) инструкции по заполнению бланка.

(4) Для выдачи, изменения или продления разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой

необходимо подать следующие документы, которые должны быть приложены к заявлению:

а) информация о удостоверениях и свидетельствах персонала нанятому или работающему по контракту для эксплуатации подвижного состава, если предприятие намеревается предоставлять услуги по тяговой силе, услуги по маневрированию железнодорожными транспортными средствами;

б) информация о владении или праве управления и технической документации подвижного состава, если предприятие намеревается предоставлять услуги по тяге, управлению железнодорожными транспортными средствами;

с) решение органа управления предприятием о создании собственной системы управления безопасностью и электронной или бумажной копии Системы управления безопасностью;

д) решение органа управления предприятием об утверждении и выполнении требований, установленных в технических характеристиках совместимости, методах безопасности и целях безопасности, и правил безопасности на железнодорожном транспорте для контроля рисков и обеспечения безопасных транспортных услуг;

е) информация о нанятом персонале и его компетенции для безопасного управления железнодорожным движением.

(5) Для выдачи разрешения по безопасности, Железнодорожное Управление оценивает элементы, упомянутые в пункте (4);

(6) Для оценки элементов, предусмотренных в пункте (4), Железнодорожное Управление имеет право осуществлять посещения и проверки в помещениях соответствующего предприятия.

(7) Железнодорожное Управление ведет учет разрешений по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой и постоянно обновляет информацию о их состоянии.

(8) Решение об отказе в выдаче, изменении или продлении разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой может быть оспорено по предварительному запросу, адресованному Совету для разрешения споров или непосредственно в административный суд по разрешению конфликтов.

**Статья 101.** Отзыв разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой

(1) Отзыв разрешения по безопасности осуществляется в соответствии с положениями Закона № 160/2011 о регулировании предпринимательской деятельности путем разрешения. В решении об отзыве разрешения по безопасности указываются причины этого решения.

(2) Решение об отзыве разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой может быть оспорено в соответствии со положениями Административного Кодекса №116/2018.

(3) Железнодорожное Управление может уведомить Европейское Железнодорожное Агентство о выдаче, изменении, приостановлении или аннулировании разрешения по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой, указав имя и адрес Администратора инфраструктуры, дату выдачи, область применения и срок действия разрешения по безопасности и, в случае аннулирования, причины его решения.

**Статья 102.** Заявки на сертификаты по безопасности и разрешения по безопасности

(1) Железнодорожное Управление принимает решение о заявке на разрешение по безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой или на сертификат по безопасности в течение 30 дней.

(2) Для облегчения подачи заявок железнодорожными предприятиями Железнодорожное Управление:

а) обеспечивает возможность подачи заявок через единое окно;

б) публикует на своем веб-сайте подробные инструкции и перечень всех требований к сертификату по безопасности и разрешению по безопасности;

в) предоставляет свободный доступ заявителей ко всем необходимым документам.

(3) Железнодорожные предприятия, которые запрашивают сертификат по безопасности и намереваются предоставлять транспортные услуги в определенной и ограниченной части сети, получают особые инструкции и указания относительно правил, применимых к данной части сети.

**Статья 103.** Доступ к поездам для машинистов и другого персонала на борту поездов

(1) Доступ к услугам по обучению, предоставляемые учебными центрами для машинистов и другого персонала на борту поездов выполняется справедливым и недискриминационным образом. Программы обучения включают в себя информацию о правилах и процедурах эксплуатации, системе сигнализации и управления, а также о чрезвычайных процедурах, применяемых на маршрутах.

(2) Учебные центры для машинистов локомотивов и других членов персонала на борту должны иметь техническое и информационное оборудование, необходимое для обучения, и компетентный персонал, аттестованный Железнодорожным Управлением для обучения на местах. Критерии технического и информационного обеспечения и аттестации персонала для обучения устанавливаются Правительством.

(3) В случае найма новых машинистов, поездной бригады и персонала, выполняющего основные задачи безопасности, железнодорожные предприятия должны принимать во внимание любую подготовку, квалификацию и опыт, ранее приобретенные другими железнодорожными предприятиями.

(4) В рамках части (3) сотрудники имеют право на получение копий от бывшего работодателя и предоставляют все документы, подтверждающие их подготовку, квалификацию и опыт.

(5) В каждом случае каждое предприятие железнодорожного транспорта и Администратор инфраструктуры отвечает за уровень подготовки и квалификации своего персонала, который проводит деятельность, связанную с безопасностью.

## **РАЗДЕЛ 6**

### ***Железнодорожный подвижной состав***

**Статья 104.** Техническое обслуживание и ввод в эксплуатацию железнодорожных транспортных средств

(1) Каждое железнодорожное транспортное средство, прежде чем оно будет введено в эксплуатацию или использовано в сети, регистрируется в Национальном Реестре железнодорожных транспортных средств и числится за предприятием, ответственным за техническое обслуживание, которое зарегистрировано в Национальном Реестре железнодорожных транспортных средств.

(2) Условия регистрации железнодорожных транспортных средств и предприятий технического обслуживания железнодорожных транспортных средств утверждаются Правительством.

(3) Железнодорожное предприятие, Администратор инфраструктуры или владелец могут быть предприятиями, отвечающими за техническое обслуживание.

(4) Предприятие, ответственное за техническое обслуживание, следит за тем, чтобы железнодорожные транспортные средства, для которых оно выполняет техническое обслуживание, находились в безопасном режиме работы благодаря системе технического обслуживания.

(5) Для того, чтобы железнодорожные транспортные средства находились в безопасном рабочем состоянии, железнодорожные предприятия и Администратор инфраструктуры следят за тем, чтобы железнодорожные транспортные средства поддерживались независимо друг от друга или при заключении контрактов на предоставление услуг предприятий, отвечающих за техническое обслуживание, в соответствии с:

(а) картой технического обслуживания для каждого железнодорожного транспортного средства;

(b) техническими требованиями, включая правила технического обслуживания и положения технических характеристик взаимосовместимости.

(6) Каждое железнодорожное транспортное средство и каждое предприятие, отвечающее за техническое обслуживание, должны быть зарегистрированы в Национальном Реестре железнодорожных транспортных средств, что подтверждается решением Железнодорожного Управления.

(7) В случае если предприятие, ответственное за техническое обслуживание, является железнодорожным предприятием или Администратором инфраструктуры, то соблюдение требований по техническому обслуживанию проверяется Железнодорожным Управлением в соответствии с процедурами выдачи сертификатов по безопасности или разрешений по безопасности.

(8) Подвижной состав, который был одобрен для ввода в эксплуатацию в государстве-члене ЕС в соответствии со статьей 100 пункта (3) и который не полностью охвачен соответствующими техническими характеристиками взаимосовместимости, принят в обращение в Республике Молдова в соответствии с настоящей статьей, если соответствует техническим условиям национальной железнодорожной сети.

(9) Железнодорожное предприятие, которое требует допуска в обращение подвижного состава из государств-членов ЕС, а также предлагаемый для ввода в обращение из других государств, представляет Железнодорожному Управлению техническое досье на железнодорожные транспортные средства, указывая цель его использования в национальной сети. Досье должно содержать следующую информацию:

а) доказательство того, что подвижной состав был допущен к эксплуатации в другом государстве, а также документы, показывающие историю эксплуатации, технического обслуживания и существующих технических изменений;

б) соответствующие технические данные, программу технического обслуживания и эксплуатационные характеристики, требуемые Железнодорожным Управлением;

в) доказательства технических и эксплуатационных характеристик, свидетельствующих о том, что подвижной состав соответствует системе энергоснабжения, системе подачи сигналов и системы контроля команд, габаритам железной дороги и габаритам инфраструктуры, максимально допустимой нагрузке на ось и другим техническим ограничениям сети;

д) информация об отказах от правил безопасности, необходимых для допуска в обращение, и доказательства, основанные на оценке рисков, указывая на то, что принятие подвижного состава не приводит к бесполезным рискам в сети.

(10) Железнодорожное Управление имеет право запрашивать проведение испытаний в сети для проверки соответствия соответствующим параметрам для национальной сети, и в этом случае предписывать объем и содержание сети.

(11) Железнодорожное Управление незамедлительно принимает решение о подаче заявления в соответствии с настоящей статьей в течение 30 дней со дня подачи полного технического досье и документации образцов для испытаний, если они были проведены. Решение о включении в эксплуатацию может содержать условия использования и другие технические ограничения.

**Статья 105.** Применимость обязательства предприятий, ответственных за техническое обслуживание

(1) Обязательство идентифицировать предприятие, ответственное за техническое обслуживание, может быть достигнуто за счет альтернативных мер в отношении системы технического обслуживания, предусмотренной в статье 104, в следующих случаях:

а) транспортные средства, зарегистрированные в других странах, кроме Республики Молдова, и государств-членов ЕС, и поддерживаемых в соответствии с законодательством соответствующей страны;

б) транспортные средства, которые используются в сетях или на линиях с колеей, отличной от колеи основной железнодорожной сети в Европейском Союзе и для которой выполнение требований, указанных в статье 104 пункте (9), обеспечивается международными договорами;

в) транспортные средства, используемые в частных железнодорожных сетях, военное и специальное транспортное оборудование, требующее специального разрешения от Железнодорожного Управления, которые должны быть введены до начала эксплуатации. В этом случае предоставляются отказы на срок до пяти лет.

(2) Альтернативные меры, упомянутые в части (1), применяются Железнодорожным Управлением:

а) при регистрации транспортных средств;

б) при выдаче сертификатов по безопасности и разрешений по безопасности железнодорожным предприятиям и администраторам инфраструктуры в отношении идентификации предприятия, отвечающего за техническое обслуживание.

(3) Железнодорожные транспортные средства и субъекты, к которым применяются эти альтернативные меры, идентифицированы и представлены в годовом отчете Железнодорожного Управления о безопасности. Железнодорожное Управление запрещает движение по национальной железнодорожной сети железнодорожных транспортных средств указанных в ст. (2), которые представляют собой необоснованные риски для безопасности.

## **РАЗДЕЛ 6**

### **Расследование аварий и инцидентов**

#### **Статья 106. Обязательства по расследованию**

(1) В целях предотвращения аварий и повышения уровня безопасности в области железнодорожного транспорта государственный орган по расследованию несчастных случаев и инцидентов во время перевозок обеспечивает проведение расследования несчастных случаев и инцидентов на железнодорожном транспорте.

(2) Результат расследования аварий и инцидентов на железнодорожном транспорте может являться предметом рекомендаций по повышению уровня безопасности, адресованных Железнодорожному Управлению, Администратору инфраструктуры и железнодорожным предприятиям.

**Статья 107. Взаимодействие государственного органа по расследованию аварий и инцидентов во время перевозок с другими органами и предприятиями в области железнодорожного транспорта**

(1) Государственный орган по расследованию аварий и инцидентов во время перевозок является независимой от точки зрения:

а) организации, юридической структуры и принятия решений в отношении Администратора инфраструктуры, железнодорожных предприятий, Железнодорожного Управления и любой стороны, интересы которой могут противоречить задачам, возложенным на орган по расследованию.

б) функциональности в отношении Железнодорожного Управления и любого органа по регулированию железнодорожного транспорта.

(2) Государственный орган по расследованию несчастных случаев и инцидентов на железнодорожном транспорте выполняет свои задачи независимо от других организаций и должен иметь достаточные ресурсы для выполнения своих задач.

(3) Железнодорожные предприятия, Администратор инфраструктуры и Железнодорожное Управление обязаны незамедлительно информировать государственный орган по расследованию несчастных случаев и инцидентов на железнодорожном транспорте о железнодорожных авариях и инцидентах, а государственный орган по расследованию аварий и инцидентов во время перевозок отвечает им и предпринимает необходимые меры по проведению расследования.

(4) В случае необходимости государственный орган по расследованию аварий и инцидентов во время перевозок может обратиться за помощью к следственным органам из других государств или из Европейского

Железнодорожного Агентства для получения экспертиз или поддержки при проведении проверок, анализов и технических оценок.

(5) Государственный орган по расследованию аварий и инцидентов во время перевозок активно обменивается мнениями и опытом со следственными органами из других странах в целях разработки общих методов расследования, разработки общих принципов для соблюдения рекомендаций по безопасности и адаптации к эволюции технического и научного прогресса. С этой целью он может попросить поддержки Европейского Железнодорожного Агентства.

**Статья 108.** Информирование Железнодорожного Управления и Министерства

(1) В течение одной недели после принятия решения о начале расследования государственный орган по расследованию несчастных случаев и инцидентов во время перевозок информирует об этом Железнодорожное Управление и Министерство.

(2) Информация, переданная Железнодорожному Управлению и Министерству, включает:

- a) дату, время и место аварии;
- b) тип и последствия наступления смерти, телесных травм и материального ущерба.

(3) Государственный орган по расследованию аварий и инцидентов во время перевозок представляет Железнодорожному Управлению и Министерству копию окончательных отчетов и годового отчета о проведенных расследованиях.

**Статья 109.** Рекомендации по безопасности

(1) Рекомендации по безопасности арестовываются Железнодорожному Управлению и, при необходимости, другим организациям в области железнодорожного транспорта.

(2) Железнодорожное Управление предпринимает необходимые меры для обеспечения надлежащего учета рекомендаций по безопасности и принятия необходимых мер для повышения уровня безопасности.

(3) Железнодорожное Управление и другие организации, к которым поступили рекомендации, ежегодно представляют государственному органу по расследованию аварий и инцидентов во время перевозок информацию о мерах, предпринятых или запланированных в результате рекомендации.

**Статья 110.** Внутренний контроль за обеспечением безопасности

Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия назначают лиц, ответственных за безопасность, и организуют внутренний контроль за обеспечением безопасности железнодорожного транспорта в

соответствии с положениями настоящего Кодекса и нормативными актами по применению положений настоящего Кодекса.

## **ГЛАВА IX ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ МАШИНИСТОВ**

### **РАЗДЕЛ 1**

#### **Предмет и область применения**

##### **Статья 111. Предмет освидетельствования**

(1) Условия и процедуры освидетельствования машинистов, которые управляют локомотивами и поездами в железнодорожной системе, утверждаются Правительством в соответствии с положениями настоящего Кодекса.

(2) Условия и процедуры, утвержденные правительством, определяют задачи Железнодорожного Управления, машинистов и других заинтересованных сторон в этом секторе, в частности железнодорожных предприятий, Администратора инфраструктуры и учебных центров в процессе удостоверения машинистов.

(3) Условия и процедуры, утвержденные Правительством, предусматривают конкретные требования, которые должны соответствовать водительским удостоверениям и свидетельствам машинистов.

##### **Статья 112. Область применения**

Процедура освидетельствования применяется к машинистам, которые управляют локомотивами и поездами в железнодорожной системе в Республике Молдова, для железнодорожного предприятия, требующего сертификат по безопасности, или Администратора инфраструктуры, требующего разрешение по безопасности.

### **РАЗДЕЛ 2**

#### **Освидетельствование машинистов**

##### **Статья 113. Способ освидетельствования**

(1) Все машинисты должны обладать способностью и навыками, необходимыми для вождения поездов, и иметь следующие документы:

а) разрешение, которое доказывает, что машинист выполняет минимальные условия в отношении к медицинским требованиям, базовому образованию и общим профессиональным навыкам. В разрешении указывается машинист поезда и орган, выдающий разрешение, и упоминается период действия.

b) удостоверение сотрудника, указывающее инфраструктуру, в которой владелец уполномочен водить железнодорожные транспортные средства, и тип транспортных средств, которыми владелец уполномочен управлять.

(2) Требование о наличии удостоверения для определенной части инфраструктуры не применяется в исключительных случаях, перечисленных ниже, при условии, чтобы другой машинист поезда, имеющий действительное удостоверение для соответствующей инфраструктуры, помогал соответствующему машинисту во время вождения:

a) в случае если нарушение железнодорожного движения требует объездных путей поездов или для вождения транспортных средств для обслуживания инфраструктуры, в оправданных случаях Администратором инфраструктуры;

b) для исключительных, единых услуг, которые используют старые поезда;

c) для исключительных услуг на грузоперевозку с одобрения Администратора инфраструктуры;

d) для доставки или испытания нового поезда или нового локомотива;

e) для обучения и проверки машинистов.

(3) Исключение, предусмотренное в пункте 2, является решением железнодорожного предприятия и не может быть наложено Администратором инфраструктуры или Железнодорожным Управлением.

(4) Администратор инфраструктуры должен быть проинформирован заранее всякий раз, когда применяется исключение в соответствии с пунктом (2).

(5) Удостоверение предоставляет право управлять одной или несколькими из следующих категорий:

a) категория А: маневровые тепловозы, рабочие поезда, железнодорожные транспортные средства по техническому обслуживанию и все другие локомотивы во время их использования для операций по маневрированию;

b) категория В: пассажирский и/или грузовой транспорт.

(6) Образец разрешения и образец удостоверения устанавливаются Правительством.

#### **Статья 114. Мониторинг удостоверений и свидетельств машинистов**

Железнодорожное Управление, железнодорожные предприятия и Администратор инфраструктуры предпринимают необходимые меры и сотрудничают друг с другом путем обмена информацией для мониторинга удостоверений и свидетельств, выпущенных, приостановленных или отозванных в соответствии с настоящим Кодексом.

**Статья 115.** Орган, выдающий удостоверения и свидетельства, и язык выдачи разрешений и удостоверений

(1) Удостоверение выдается Железнодорожным Управлением и принадлежит его владельцу.

(2) Удостоверения и свидетельства выдаются на государственном языке.

(3) Железнодорожное предприятие или Администратор инфраструктуры, который нанимает или заключает контракт с машинистом, выдает свидетельство. Свидетельство является собственностью предприятия или Администратора инфраструктуры. Машинисты имеют право получить подтверждение владения соответствующим свидетельством.

**Статья 116.** Географическая зона действия

(1) Удостоверение действует на территории Республики Молдова и на территории других государств, которые признают действительность удостоверений, выданных органами Республики Молдова.

(2) Свидетельство действительно для инфраструктуры и подвижного состава, для получения которого обучались машинисты, и которые указаны соответствующим удостоверением.

(3) Документы по освидетельствованию машинистов из других стран, которые управляют исключительно на пограничных участках железнодорожной системы Республики Молдова, могут быть признаны в соответствии с двусторонними соглашениями с соответствующей страной.

### РАЗДЕЛ 3

#### Условия получения удостоверения и свидетельства

**Статья 117.** Условия для получения удостоверения

(1) Чтобы получить удостоверение, персоны должны отвечать следующим требованиям:

a) минимальный возраст на получение удостоверений не должен быть менее 18 лет;

b) заявители на получение удостоверений должны иметь аттестат о квалификации или дипломы об окончании, как минимум, третьего уровня образования (среднее техническое профессиональное образование) в области железнодорожного транспорта;

c) должны подтвердить свою физическую подготовку, пройдя медицинское обследование;

d) должны продемонстрировать свою психологическую пригодность, подтвержденную психологом или врачом;

е) должны продемонстрировать наличие необходимых профессиональных знаний, предусмотренных в правилах выдачи удостоверений, утвержденных Правительством.

(2) Требования, касающиеся физической и психологической склонности, владения теоретическими знаниями и профессиональными компетенциями, установлены в правилах сертификации механиков локомотивов, утвержденных Правительством.

(3) Заявки на получение удостоверения или замены существующего удостоверения подаются в Железнодорожное Управление машинистом-кандидатом или любым лицом, действующим от имени кандидата.

(4) Железнодорожное Управление выдает удостоверение в соответствии с правилами сертификации механиков локомотивов.

(5) Удостоверение действительно сроком на 10 лет.

(6) Удостоверения, выданные органами других государств, могут быть признаны на основе международных договоров.

#### **Статья 118. Условия для получения свидетельств**

(1) Чтобы получить свидетельство, и чтобы оно оставалось действительным, персоны должны иметь разрешение и отвечать следующим требованиям:

а) обладать необходимыми лингвистическими знаниями для инфраструктуры и подвижного состава, соответствующих категории требуемого свидетельства;

б) сдать экзамен, чтобы проверить свои знания и профессиональные навыки в отношении подвижного состава, для которого требуется свидетельство;

в) сдать экзамен, чтобы проверить свои знания и профессиональные навыки в отношении инфраструктуры, для которой требуется свидетельство.

(2) Требования и процедура сдачи экзамена определяются Железнодорожным Управлением. Железнодорожное Управление контролирует процессы сдачи экзамена.

(3) Претенденты обучаются железнодорожным предприятием или Администратором инфраструктуры относительно их системы управления безопасностью.

(4) Железнодорожные предприятия и Администратор инфраструктуры устанавливают свои собственные процедуры выдачи и обновления свидетельства в соответствии с положениями настоящего Кодекса в рамках их системы управления безопасностью, а также способы рассмотрения жалоб заявителей по выдаче, обновлению, приостановки или аннулированию свидетельств.

(5) В случае несогласия с решением о получении свидетельства заявители могут обжаловать это решение путем подачи петиции / заявления в Совет по урегулированию споров или непосредственно в суд.

(6) Железнодорожные предприятия и Администратор инфраструктуры обновляют свидетельства без задержки всякий раз, когда машинист получает дополнительные удостоверения на подвижной состав или инфраструктуру.

#### **РАЗДЕЛ 4**

### **Проверка, действительность путежки и карты и контроль машинистов локомотивов**

#### **Статья 119. Периодические проверки**

(1) Машинистам периодически проводят экзамены и / или тесты, касающиеся требований к физическому и психологическому состоянию, а также касающиеся необходимых профессиональных знаний, предусмотренных в правилах выдачи удостоверений, утвержденных Правительством.

(2) В случае замены удостоверения Железнодорожное Управление проверяет выполнение требований, упомянутых в пункте (1), соответствующим машинистом.

(3) Срок действия свидетельства продлевается на основе периодических экзаменов или тестов, касающихся требований, указанных в статье 118 настоящего Кодекса.

(4) Частота таких экзаменов и / или тестов определяется железнодорожными предприятиями или Администратором инфраструктуры, которые нанимают или заключают контракт с машинистом в соответствии с собственной системой управления безопасностью и отвечают требованиям к минимальной частоте периодических проверок следующим образом:

а) лингвистические знания (для которых язык не является родным): каждые три года или после любого отсутствия более одного года;

б) знания об инфраструктуре (включая знания о маршруте и правилах эксплуатации): каждые три года или после любого отсутствия более одного года на соответствующем маршруте;

с) знание подвижного состава: каждые три года.

(5) Для каждой из этих проверок организация, выдающая разрешение, ведет учет подтверждений того, что машинист выполнил требования, изложенные в настоящей статье.

(6) В случае если периодическая проверка опущена или имеет отрицательный результат, применяется процедура мониторинга машинистов предусмотренная статьёй 121.

**Статья 120.** Срок действия свидетельств при прекращении трудовых отношений

(1) Железнодорожные предприятия и Администратор инфраструктуры информирует Железнодорожное Управление о прекращении трудовых отношений с машинистами.

(2) Свидетельство признается недействительным после прекращения трудовых отношений, отстранение от должности, перевода на другую должность или при других обстоятельствах, вызывающих прерывание деятельности машиниста.

(3) По окончании трудовых отношений владелец получает копию свидетельства и документов, подтверждающие его подготовку, квалификацию, опыт и профессиональные навыки.

(4) При повторном приеме на работу машиниста Железнодорожное предприятие или Администратор инфраструктуры выдают ему свидетельство на основании документов, подтверждающих подготовку, квалификацию, опыт и профессиональные навыки.

**Статья 121.** Мониторинг машинистов железнодорожными предприятиями и Администратором инфраструктуры

(1) Железнодорожные предприятия и Администратор инфраструктуры обязаны обеспечивать и проверять действительность удостоверений и свидетельств принятых на работу машинистов или контрактников.

(2) Работодатели создают систему мониторинга машинистов. При невыполнении требований, касающихся компетенции машиниста в выполнении своих обязанностей и сохранении действительности удостоверения или свидетельства, железнодорожные предприятия и Администратор инфраструктуры предпринимают необходимые меры для приостановления его деятельности.

(3) Машинист, который считает, что состояние его здоровья влияет на его пригодность для выполнения рабочих заданий, незамедлительно информирует своего руководителя, ответственного за безопасность.

(4) Железнодорожное предприятие или Администратор инфраструктуры изучают медицинские заключения относительно состояния здоровья машинистов и, при необходимости, принимают необходимые меры, приостанавливая деятельность машиниста или аннулируя его свидетельства.

(5) Работодатель устанавливает систему для обеспечения того, чтобы машинисты не находились на работе под воздействием какого-либо вещества, которое может повлиять на их концентрацию внимания или поведение.

(6) Железнодорожные предприятия и Администратор инфраструктуры постоянно информируют Железнодорожное Управление о любой

неспособности работать машинистом в течение периода более трех месяцев.

## **РАЗДЕЛ 5**

### **Полномочия и решения Железнодорожной Управлении в процессе выдачи удостоверений и свидетельств машинистов**

**Статья 122.** Полномочия Железнодорожной Управлении, связанные с выдачей удостоверений и свидетельств машинистов

(1) Железнодорожное Управление несет ответственность за правильное, прозрачное и недискриминационное проведение процедуры по выдачи удостоверений, признание экзаменаторов, управление реестрами и другие действия, предусмотренные настоящим Кодексом.

(2) При выдаче удостоверений Железнодорожное Управление должна отвечать на запросы о предоставлении информации и запрашивать любую дополнительную необходимую информацию без задержки.

**Статья 123.** Аккредитация и признание

(1) Органы, ответственные за обучение и тестирование машинистов аккредитованы Национальным Агентством по обеспечению качества в области образования и исследований в соответствии с положениями Кодекса об образовании Республики Молдова № 152/2014.

(2) Процесс аккредитации основывается на критериях независимости, компетентности и беспристрастности, на основании молдавских х стандартов, и на оценке досье, представленном кандидатами, что свидетельствует о наличии компетентности в данной области.

(3) В качестве альтернативы аккредитации, предусмотренной в пункте (1), лица или органы могут быть признаны Железнодорожной Управлении. Признание основано на критериях независимости, компетентности и беспристрастности.

(4) Критерий независимости не применяется в случае обучения, предусмотренному в статье 126 пунктах (4) и (5).

(5) Железнодорожное управление обеспечивает создание, ведение, публикацию и обновление списка лиц и организаций, признанных в соответствии с процедурой, предусмотренной в Кодексе.

**Статья 124.** Решения Железнодорожной Управлении

(1) Любое решение, принятое Железнодорожной Управлении, должно быть обосновано и сопровождаться его причинами.

(2) Железнодорожное Управление следит за тем, чтобы была предусмотрена процедура административного апелляционного процесса, позволяющая работодателям и машинистам требовать пересмотр решения

по заявлению в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящем Кодексе.

**Статья 125. Учет удостоверений и обмен информацией**

(1) Железнодорожное Управление обязана:

а) вести учет всех удостоверений, выданных, замененных, с истекшим сроком действия, приостановленных, отозванных или объявленных утерянными, украденными или поврежденными, содержащих данные, предписанные для каждого разрешения, и этот учет должен быть доступен для каждого машиниста;

б) предоставлять, по мотивированной просьбе компетентных органов других государств, Европейского Железнодорожного Агентства или любого работодателя машинистов информацию о статусе такого удостоверения.

(2) Каждое железнодорожное предприятие и Администратор инфраструктуры должны:

а) вести учет всех свидетельств, выданных, обновленных, обновленных, измененных, с истекшим сроком действия, приостановленных, отозванных или объявленных утерянными, украденными или поврежденными. Путем этого учета регистрируются данные, предписанные для каждого свидетельства, а также данные о периодических проверках;

б) сотрудничать с Железнодорожной Управлении для обмена информацией и предоставления ей доступа к требуемым данным;

с) предоставлять по требованию компетентным органам других государств информацию о содержании этих удостоверений, если это необходимо в результате их транснациональной деятельности.

(3) Машинисты имеют доступ к относящейся к ним информации, которая регистрируется в учетных записях Железнодорожной Управлении, Администратора инфраструктуры, железнодорожных предприятий, и по запросу им предоставляется копия этой информации.

(4) Железнодорожное Управление может сотрудничать с Европейским Железнодорожным Агентством для обеспечения совместимости зарегистрированной информации, указанной в этой статье.

(5) Железнодорожное Управление, Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия следят за тем, чтобы учет информации и порядок управления этой информацией соответствовали правовым положениям о защите персональных данных.

## **РАЗДЕЛ 5**

### **Обучение и испытания локомотивной механики**

**Статья 126. Тренировка локомотивной механики**

(1) Обучение машинистов включает в себя часть, относящуюся к удостоверению, которая отражает общие профессиональные знания и часть удостоверения, которая отражает конкретные профессиональные знания.

(2) Подробные требования и цели обучения устанавливаются Правительством.

(3) Правительство устанавливает необходимые нормы для обеспечения того, чтобы кандидаты имели нужный и недискриминационный доступ к обучению, требуемому для удовлетворения условий получения удостоверений и свидетельств.

(4) Задачи обучения, связанные с общими профессиональными знаниями, лингвистическими знаниями и профессиональным знанием подвижного состава, выполняются лицами или органами, признанными Железнодорожной Управлении.

(5) Задачи обучения знаниям в области инфраструктуры, включая знание маршрутов, правил и процедур эксплуатации, выполняются лицами или организациями, признанными Железнодорожной Управлении.

(6) Что касается удостоверений, то система признания профессиональной квалификации должна применяться к признанию профессиональной квалификации машинистов, которые являются гражданами Республики Молдова и которые получили свидетельство о профессиональной подготовке в другой стране.

(7) Для поддержания навыков своего персонала работодатели организуют процесс непрерывного обучения.

#### **Статья 127. Стоимость обучения**

Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия должны обеспечить, чтобы расходы, связанные с обучением машинистов поездов, гарантировались заключением контрактов с лицами, пользующимися этими программами обучения. Контракты должны предусматривать обязательство бенефициара активировать определенный период после завершения платной программы обучения от имени работодателя. Срок устанавливается работодателем по согласованию с машинистом локомотива в соответствии с затратами на программу обучения.

#### **Статья 128. Экзамены**

(1) Экзамены и экзаменаторы, назначенные для проверки необходимой квалификации, определяются:

а) для части, связанной с удостоверением: Железнодорожной Управлении, когда устанавливается процедура, необходимая для получения удостоверения;

б) для части, связанной с свидетельством: железнодорожным предприятием или Администратором инфраструктуры, когда устанавливается процедура, необходимая для получения удостоверения.

(2) Экзамены контролируются компетентными экзаменаторами, признанными Железнодорожной Управлении. Экзамены организованы таким образом, чтобы избежать любого конфликта интересов.

(3) Оценка знаний об инфраструктуре, включая знание о маршрутах и правила эксплуатации, проводится лицами или органами, признанными Железнодорожной Управлении.

(4) Экзамены организованы таким образом, чтобы избежать любого конфликта интересов без ущерба того, чтобы экзаменатор принадлежал железнодорожному предприятию или Администратору инфраструктуры, выдающему удостоверение.

(5) Выбор экзаменаторов и экзаменов проводится в соответствии с критериями, установленными Железнодорожной Управлении.

(6) По окончании учебного курса проводятся экзамены по теории и практике.

(7) Навыки вождения машиниста оцениваются путем тестирования по вождению поезда.

(8) Для проведения экзаменов по применению правил дорожного движения, правил эксплуатации и характеристик машиниста в особо сложных ситуациях могут быть использованы симуляторы.

## РАЗДЕЛ 6

### Оценка, проверки и санкции

#### Статья 129. Стандарты качества

(1) Железнодорожное Управление следит за тем, чтобы вся деятельность, связанная с обучением, оценкой навыков, замена удостоверений и свидетельств, постоянно контролировалась в рамках системы стандартов качества.

(2) Положения пункта (1) не применяются к мероприятиям, уже охваченным системами управления безопасностью, внедренными железнодорожными предприятиями и Администратором инфраструктуры.

#### Статья 130. Независимая оценка

(1) Министерство проводит независимую оценку процедур получения и оценки знаний и профессиональных навыков, системы выдачи удостоверений и свидетельств с интервалом не более пяти лет.

(2) Это не относится к мероприятиям, уже охваченным системами управления безопасностью, применяемыми железнодорожными предприятиями и Администратором инфраструктуры.

(3) Оценка проводится квалифицированными лицами, не задействованными в оценочной деятельности.

(4) Результаты этих независимых оценок должным образом документируются и доводятся до сведения Железнодорожного Управления. В случае необходимости Министерство примет соответствующие меры для устранения любых недостатков, выявленных в результате оценки.

**Статья 131.** Проверки, проводимые Железнодорожным Управлением

(1) Железнодорожное Управление проводит проверки для выявления наличия свидетельств машинистов.

(2) В рамках контроля Железнодорожное Управление проверяет, соответствуют ли машинисты требованиям для получения удостоверений.

(3) Железнодорожное Управление проводит проверки соблюдения требований, изложенных в настоящем Кодексе машинистами, железнодорожными предприятиями, Администратором инфраструктуры и учебными центрами.

(4) В случае если Железнодорожное Управление обнаруживает, что машинист больше не выполняет одно или несколько необходимых условий, она предпринимает следующие меры:

a) в случае удостоверения, выданного Железнодорожным Управлением, приостанавливает действие или аннулирует удостоверение соответствующего машиниста.

b) незамедлительно информирует машиниста и его работодателя о своем обоснованном решении с указанием процедуры, которую необходимо соблюдать для восстановления разрешения;

c) в случае если это касается удостоверения, выданного компетентным органом другого государства, Железнодорожное Управление направляет в этот орган мотивированный запрос того, проводится ли дополнительная проверка или приостановлено ли разрешение.

d) запрещает машинистам работать в национальной железнодорожной сети до тех пор, пока не будет принято решение органа, выдающего разрешение;

e) если речь идет об удостоверении, Железнодорожное Управление обращается в организацию-эмитент и просит либо проведение новой проверки, либо приостановление действия удостоверения.

f) запрещает машинистам работать в национальной железнодорожной сети до получения отчета организации-эмитента.

(5) Если Железнодорожное Управление выясняет, что конкретный машинист создает серьезную угрозу безопасности железных дорог, она отзывает разрешение машиниста водителя до тех пор, пока причина не будет окончательно устранена.

(6) Контрольная деятельность Железнодорожной Управление осуществляется в соответствии с положениями Закона 131/2012 о государственном контроле предпринимательской деятельности.

## **ГЛАВА X ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ И ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **Статья 132.**

(1) Настоящий Кодекс вступает в силу по истечении 24 месяцев со дня опубликования, за исключением:

- 1) статьи 3;
- 2) статьи 4 части (3), части (4) пункта а), b), d), части (5) пункта е), f), h), i), j), части (7) și части (8);
- 3) статьи 5 пункта d);
- 4) статьи 7;
- 5) статьи 49 части (7);
- 6) статьи 89 части (1),

которые вводятся в действие по истечению 6 месяцев со дня опубликования настоящего Кодекса.

(2) В день вступления в силу настоящего Кодекса отменяется Кодекс железнодорожного транспорта Республики Молдова № 309-XV от 17 июля 2003 года (Официальный монитор Республики Молдова, 2003 г., № 226-228, статья 892).

(3) Положения Раздела 6 Главы VIII Кодекса, осуществляется с момента создания государственного органа в области расследования несчастных случаев и происшествий на транспорте.

### **Статья 133.**

Правительство до вступления в силу настоящего Кодекса, обеспечит:

- a) учредит Железнодорожное Управление в соответствии с положениями настоящего Кодекса;
- b) утвердит правила деятельности Железнодорожной Управление в соответствии с положениями настоящего Кодекса;
- c) утвердит нормативные акты для применения настоящего Кодекса;
- d) назначит Администратора железнодорожной инфраструктуры;

### **Статья 134.**

Действующие нормативные документы в сфере железнодорожного транспорта применяются в той мере, в какой они не противоречат настоящему Кодексу.

**Председатель Парламента**