



This project is funded by the EU



AEPLAC
ARMENIAN-EUROPEAN POLICY
AND LEGAL ADVICE CENTRE

Ինստիտուցիոնալ իրավիճակի
գնահատումը ճանապարհային
և երկաթուղային տրանսպորտի
բնագավառում

Բովանդակություն

| | |
|--|----|
| Անփոփագիր..... | 3 |
| Ներածություն..... | 13 |
| 1. Իրավիճակը Եվրամիությունում | 14 |
| 2. Իրավիճակը Հայաստանում | 20 |
| Օրենսդրական դաշտ | 22 |
| Ճանապարհային տրանսպորտ | 26 |
| Երկաթուղային տրանսպորտ | 29 |
| Կարգավորող մարմիններ | 35 |
| Ճանապարհային տրանսպորտ | 35 |
| Երկաթուղային տրանսպորտ | 37 |
| 3. ԵՄ-ի և Հայաստանի միջև տարբերությունները | 39 |
| 4. Ինստիտուցիոնալ և վարչական կարողություններ | 46 |
| 5. Ազգային ծրագիր | 48 |
| 6. Առաջարկություններ..... | 61 |
| 7. Հավելված Ա. ԵՄ անդամ պետություններում կարգավորող մարմինների օրինակներ..... | 64 |
| 8. Հավելված Բ. ՀՀ օրենսդրական ակտերի ցանկ | 73 |
| 9. Հավելված Գ. Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի կարգավորող մարմիններ..... | 75 |
| 10. Հավելված Դ. ԵՄ օրենսդրական ակտերի ցանկ | 76 |
| 11. Այլ հավելվածներ | 78 |

Հապավումներ

| | |
|---|--|
| ADR | Վտանգավոր բեռների միջազգային ավտոճանապարհով փոխադրման մասին եվրոպական համաձայնագիր |
| AEPLAC | Տնտեսական քաղաքականության և իրավական խորհրդատվության հայ-եվրոպական կենտրոն |
| ՀԱՃՏ ՄԻՊ | Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհների տնօրինություն «Սպառողների իրավունքների պաշտպանություն» հասարակական կազմակերպություն |
| ՀԵՀ ՀԵՀ ՀՀԱԲՀ | Հավատարմագրման եվրոպական համագործակցություն ՀԵՀ-ի՝ Համապատասխանության հավաստման արդյունքների ընդունման քազմակողմ համաձայնագիր |
| ՄԵՀ ԼՀԵՀ | Սերտիֆիկացման եվրոպական հավատարմագրում Լաբորատորիաների հավատարմագրման եվրոպական համագործակցություն |
| ՇՍԿՀ | Շրջակա միջավայրի կառավարման համակարգ ISO 14000 ստանդարտներին համապատասխան |
| ԱԱՊ ՀՄՖ ԼՀՄՀ | Ապրանքների ազատ տեղաշարժ Հավատարմագրման միջազգային ֆորում Լաբորատորիաների հավատարմագրման միջազգային համագործակցություն |
| ISPA EC | Նախաանդամակցության համար կառուցվածքային քաղաքականության գործիք (սահմանափակված է շրջակա միջավայրին և տրանսպորտին ուղղված ծրագրերով) |
| ՖԷՆ ԲՆ ԳՆ ԷՆ ՏԿՆ ԱՏՁՆ ՔՆ ՀԿ ՍԱԻ ԱՃ | ՀՀ ֆինանսների և էկոնոմիկայի նախարարություն ՀՀ բնապահպանության նախարարություն ՀՀ գյուղատնտեսության նախարարություն ՀՀ էներգետիկայի նախարարություն ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն ՀՀ առևտրի և տնտեսական զարգացման նախարարություն ՀՀ քաղաքաշինության նախարարություն Հասարակական կազմակերպություն Ստանդարտների ազգային ինստիտուտ 2006 թվականի մարտի 23-ի ՀՀ կառավարության կողմից ընդունված՝ Հայաստանի ԳՀՀ իրականացման և ԵՄ ինտեգրման ռազմավարությունների Ազգային ծրագիր |
| ԻԶՄԿ ԳՀՀ | Իրավական չափազիտության միջազգային կազմակերպություն 1999 թվականի հուլիսի 1-ին ուժի մեջ մտած՝ Հայաստանի Հանրապետության և Եվրոպական համայնքների և դրանց տասնհինգ անդամ պետությունների միջև ստորագրված Գործընկերության և համագործակցության համաձայնագիր |
| PHARE | Կենտրոնական և Արևելյան Եվրոպայի երկրներին Համայնքի օժանդակության ԵՀ ծրագիր |
| ՀԾԿՀ | Հայաստանի Հանրապետության հանրային ծառայությունները կարգավորող հանձնաժողով |
| ՈԿՀ ՀՀ | ԻՍՕ 9000 ստանդարտների որակի կառավարման համակարգ Հայաստանի Հանրապետություն |
| RID | Երկաթուղով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ (COTIF) կոնվենցիայի փոփոխված տարբերակի Հավելված I-ից Հավելված Բ-ում սահմանված՝ Երկաթուղով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ կանոնակարգ |
| ՏԿ ՏՏ | ԻՍՕ-ի տեխնիկական կոմիտե Տրանսպորտի տեսչություն (ՏԿՆ) |
| ՔՊՊՏ ԱՀԿ | Քաղաքային պլանավորման պետական տեսչություն (MUP) Առևտրի համաշխարհային կազմակերպություն |

ԱՄՓՈՓԱԳԻՐ

2006 թվականի մարտի 23-ին ՀՀ կառավարությունն ընդունեց Եվրամիություն ինտեգրմանն ուղղված՝ Հայաստանի Հանրապետության և Եվրոպական համայնքների ու դրանց անդամ պետությունների միջև կնքված Գործընկերության և համագործակցության համաձայնագրի իրականացման 2006-2009 թվականների **Ազգային ծրագիրը** (այսուհետ՝ **ԱԾ**)¹, որը դարձավ Հայաստանի Գործընկերության և համագործակցության համաձայնագրի (Գ-ՀՀ) իրականացման և ԵՄ ինտեգրման կարևորագույն զարգացման ռազմավարությունը:

ԱԾ-ի հաջող իրականացումը պահանջում է երկրի համապատասխան կառույցների, դրանց վարչական կարողությունների, ինչպես նաև վարչական և դատական համակարգերի համապատասխանեցումը **ԵՄ-ի պահանջներին**՝ *acquis*-ի արդյունավետ ներդրումը Հայաստանում ապահովելու նպատակով:

Ավելի լայն իմաստով, այս խնդիրը պահանջում է սահուն գործող և կայուն պետական կառավարման համակարգ, որը կառուցված կլինի արդյունավետ և անկողմնակալ քաղաքացիական ծառայության, ինչպես նաև անկախ և արդյունավետ դատական համակարգի վրա: Ընդհանուր պետական կառավարման համակարգի շրջանակներում *acquis*-ի յուրաքանչյուր ոլորտ կարող է պահանջել առանձնահատուկ կառույցների ստեղծում կամ գործող կառույցների վերակազմակերպում՝ որպես տվյալ ոլորտի համակարգող մարմին:

ԱԾ հաջող իրագործումը հիմնականում կախված է ոչ միայն կարգավորող օրենսդրական դաշտի առկայությունից, այլև համապատասխան վարչական ինստիտուտների առկայությունից և դրանց վարչական կարողությունների համակարգված գնահատումից, ինչը թույլ կտա անկախորեն գնահատել ԱԾ իրականացման հնարավոր առաջընթացը, ինչպես նաև բացահայտել այն հիմնական խնդիրները, որոնք կարող են առաջանալ դրա ընթացքում:

Կարճաժամկետ փորձագետ՝ **Արեգ Բարսեղյանն** իրականացրել է ուսումնասիրություն՝ **Տրանսպորտի** բնագավառում, մասնավորապես ավտոճանապարհների և երկաթուղային ճանապարհների ոլորտներում անհրաժեշտ ներկայիս ինստիտուցիոնալ ենթակառուցվածքը վերլուծելու նպատակով՝ հիմք ընդունելով Եվրոպական հանձնաժողովի փորձագետների կողմից որպես աշխատանքային գործիք մշակված՝ «**Acquis-ի իրականացման համար պահանջվող հիմնական վարչական կառույցների վերաբերյալ ուղեցույցը**» (այսուհետ Ուղեցույց):

Այս հաշվետվությամբ ամփոփվում են ներգրավված պետալաշտոնյաների, պետական հաստատությունների ներկայացուցիչների հետ հարցազրույցների ժամանակ հավաքագրված տվյալները, համապատասխան ոլորտում ՀՀ օրենսդրության և ԵՄ պահանջների վերլուծությունը, ինչպես նաև այլ, մասնավորապես, վերջերս ԵՄ-ին անդամակցած երկրների փորձը: Պավել Հովհաննիսյանն օժանդակել է կարճաժամկետ փորձագետին հարցազրույցներն անցկացնելու, ինչպես նաև հիմնական հաշվետվությունը պատրաստելու գործում:

Տրանսպորտի ոլորտին ներկայացվող ԵՄ վարչական կառուցվածքային պահանջներ

Տրանսպորտի ոլորտում **օրենսդրական միջոցառումների մեծ մասը չի նախատեսում առանձին վարչական կառույցների ստեղծում**: Նման կանոնակարգերն ու հրահանգները բավականին սակավաթիվ են, և դրանք ներկայացված են ստորև: Ընդհանուր առմամբ յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է ինքնուրույն որոշի, թե որ հաստատությունն է (ամենից հաճախ Տրանսպորտի նախարարությունը) պատասխանատու *acquis*-ի արդյունավետ կիրարկման համար:

¹ 2006 թվականի մարտի 23-ի կառավարության հանդիպման N11 արձանագրություն:

Հայաստանում գործում է «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքը², որը կարգավորում է ավտոճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտի գործունեությունը: Ավտոճանապարհային տրանսպորտի բնագավառը կարգավորող ՀՀ օրենսդրությունը մասամբ համապատասխանում է ԵՄ օրենսդրության պահանջներին: Ազգային օրենսդրությամբ սահմանվում են այն պետական հաստատությունները, որոնք պատասխանատու են տրանսպորտի ոլորտում քաղաքականության մշակման և կարգավորող գործունեության համար, ինչպես նաև այն կառույցները, որոնք պատասխանատու են այդ կանոնակարգերի կիրարկման համար: Ի համեմատ ԵՄ օրենսդրությանը՝ տրանսպորտի ոլորտում ՀՀ օրենսդրությունը թերի է և չի համապատասխանում բոլոր պահանջներին: Օրինակ՝ տրանսպորտի մասին ազգային օրենսդրությունը չի ներառում ավտոճանապարհային տրանսպորտի ազգային շուկայում ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների գործունեությունը կարգավորելու մասին օրենք³, ավտոբուսով միջազգային ուղևորափոխադրումների համար ընդհանուր կանոններ և ավտոճանապարհային տրանսպորտի համար ազգային անվտանգության ստանդարտների համակարգ⁴:

Թեպետ ՀՀ օրենսդրությունը համապատասխանում է ԵՄ օրենսդրությանը միջուկային և ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման մասով (այն սահմանված է ՀՀ բնապահպանության նախարարության կազմում գործող ՀՀ պետատոմհսկողության կողմից մշակված «Միջուկային և ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման հատուկ կանոնները հաստատելու մասին» 2001 թվականի դեկտեմբերի 24-ի ՀՀ կառավարության թիվ 1263⁵ որոշմամբ), սակայն այն չի համապատասխանում «Ճանապարհով վտանգավոր ապրանքների փոխադրման կարգը սահմանելու մասին» 1994 թվականի նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի թիվ 94/55/ԵՀ կանոնակարգին⁶՝ հիմնականում Հայաստանում ավտոճանապարհային տրանսպորտի համար անվտանգության ազգային ստանդարտների համակարգի բացակայության առումով: Ազգային օրենսդրությամբ չի սահմանվում նաև ճանապարհով վտանգավոր ապրանքների փոխադրման համար ստուգումների ընթացակարգ: Նախատեսվում է մշակել և հաստատել ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտում ճանապարհով վտանգավոր ապրանքների փոխադրման համար կանոնակարգ:

Ստորև ներկայացված է տրանսպորտի հատվածում ԵՄ և ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված կառույցների համառոտ համեմատությունը:

- Տրանսպորտի նախարարություն** կամ իր կազմում գործող մեկ այլ իրավասու մարմին, որը պատասխանատու է քաղաքականության մշակման, ինչպես նաև՝
 - հավաստագրերի տրամադրման,
 - անվտանգության համապատասխան կանոնների ապահովման,
 - շուկա մուտք գործելու և մասնագիտությամբ աշխատելու հնարավորության,
 - օպերատորների միջև հավասար մրցակցային պայմանների համար:
- ՀՀ վարչական կառուցվածքը մասամբ չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես՝**
 - Այն չի նախատեսում մուտք շուկա մասնագիտությամբ աշխատելու համար,
 - Այն ընդգրկված չէ շուկայի կարգավորման գործառույթներում:

² Տրանսպորտի մասին ՀՀ օրենք, ՀՕ-201, 03.02.1998:

³ 1993թ. հոկտեմբերի 25-ի Խորհրդի կանոնակարգ թիվ 3118/93 «Ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար պայմաններ սահմանելու մասին, համաձայն որոնց նրանք կարող են իրականացնել ազգային ավտոփոխադրումների ծառայություններ անդամ պետությունների շրջանակներում»:

⁴ 1997թ. դեկտեմբերի 11-ի Խորհրդի կանոնակարգ թիվ 12/98 «Ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար պայմաններ սահմանելու մասին, համաձայն որոնց նրանք կարող են իրականացնել ազգային ավտոմոբիլային ուղևորափոխադրումների ծառայություններ անդամ պետությունների շրջանակներում»:

⁵ Միջուկային և ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման հատուկ կանոնները հաստատելու մասին 2001 թվականի դեկտեմբերի 24-ի ՀՀ կառավարության թիվ 1263-Ն որոշում:

⁶ 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 94/55/EC «Ավտոտրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման մասին»:

2. **Ավտոճանապարհային տրանսպորտի հատվածի համար պատասխանատու մարմին** (սոցիալական ոլորտի օրենսդրություն, լիցենզավորում և տեխնոլոգիային ու անվտանգությանն առնչվող օրենսդրություն):

- **Ավտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի համար պիտանիության փորձարկումներ** (թիվ 96/96/ԵՀ⁷ հրահանգ).

- Փորձարկումները պետք է անցկացվեն պետության կողմից կամ պետության կողմից նշանակված և ուղղակիորեն վերահսկվող մարմինների կողմից հավասար մակարդակով **անվտանգություն և էկոլոգիապես մաքուր որակ** երաշխավորելու համար:

- Լիազորված ընկերություններ կամ ճանապարհային ոստիկանություն (պետավտոտեսչություն)՝ վերահսկելու ավտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի **դողաձածկանի պաշտպանաշերտերը** (ավտոճանապարհային ստուգումներ) (թիվ 89/459 հրահանգ⁸).

- Անհրաժեշտ է ապահովել, որպեսզի անդամ պետությունների և Համայնքի տարածքում գործող՝ առևտրային նպատակով օգտագործվող ավտոմեքենաներն ամբողջությամբ համապատասխանեն թիվ 96/96/ԵՀ հրահանգով նախատեսված հատուկ տեխնիկական պայմաններին:

- **ՀՀ վարչական կառուցվածքը մասամբ չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես.**

Ավտոճանապարհային տրանսպորտի համար պատասխանատու ՀՀ մարմինը Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարությունն է (լիցենզավորում, քաղաքականության մշակում, տրանսպորտի շահագործման տեխնիկական և անվտանգության նորմերի և ստանդարտների մշակում):

- Ոչ մի պետական մարմին նշանակված չէ ավտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի **դողաձածկանի պաշտպանաշերտը** վերահսկելու (ավտոճանապարհային ստուգումներ) համար: Հայաստանի տարածքում առևտրային նպատակով շահագործվող ավտոմեքենաները չեն անցնում դողաձածկանի պաշտպանաշերտի ստուգումներ: Այնուհանդերձ, ազգային օրենսդրությամբ պահանջվում է, որպեսզի իրականացվի պիտանիության պարտադիր փորձարկում (դրա համար պատասխանատու է պետավտոտեսչությունը/ճանապարհային ոստիկանությունը), սակայն դեռևս չկան անհրաժեշտ մարդկային ռեսուրսներ և սարքավորումներ այն իրականացնելու համար:

3. **Ավտոճանապարհային ստուգումներ՝ մեքենաների արգելակման, արտանետման համակարգերի, լապտերների, լուսավորման և ազդանշանման սարքավորումները ստուգելու համար** (թիվ 2000/30/ԵՀ⁹ հրահանգ):

- Անհրաժեշտ է ստեղծել վարչական կարողություններ՝ իրականացնելու կամ վերահսկելու պարբերաբար իրականացվող պիտանիության փորձարկումները և ավտոճանապարհային տեխնիկական ստուգումները (թիվ 96/96/ԵՀ և թիվ 2000/30/ԵՀ հրահանգներ):

- **ՀՀ վարչական կառուցվածքը չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես.**

- Հայաստանում ճանապարհային ոստիկանությունը պատասխանատու է ճանապարհներին ավտոմեքենաների շահագործման ժամանակ, ինչպես նաև պիտանիության փորձարկումների ընթացքում մեքենաների արգելակման, արտանետման համակարգերի, լապտերների, լուսավորման և ազդանշանման սարքավորումների համար: Այնուհանդերձ, ճանապարհային

⁷ 1996 թվականի դեկտեմբերի 20-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 96/96/EC «Ավտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի համար պիտանիության թեստերի հետ կապված անդամ պետությունների օրենքների համապատասխանեցման մասին»:

⁸ 1989 թվականի հուլիսի 18-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 89/459/EEC «Որոշակի կատեգորիայի ավտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի տեսակների դողաձածկանի պաշտպանաշերտի հետ կապված անդամ պետությունների օրենքների համապատասխանեցման մասին»:

⁹ 2003 թվականի ապրիլի 3-ի Հանձնաժողովի հրահանգ թիվ 2003/26/EC «Տեխնիկական առաջընթացի վերաբերյալ Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2003/30/EC հրահանգին համընթաց շարժվելու մասին՝ առևտրային մեքենաների արագությունը սահմանափակող սարքերի և արտանետումների մասով»:

նստիկանությունը չունի բավարար կարողություններ, սարքավորումներ և որակյալ անձնակազմ:

4. Միջազգային տրանսպորտի համար **լիցենզավորման համակարգ**

- **Ավտոճանապարհով բեռնափոխադրում** (թիվ 881/92 կանոնակարգ). Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները տրամադրում են «Համայնքի համապատասխան թույլտվություն» (թիվ 881/92¹⁰ կանոնակարգ) և համապատասխան պատժամիջոցներ են կիրառում խախտումների դեպքում ու պարբերաբար ստուգում են լիցենզավորված անձի կողմից լիցենզիայի պայմանների կատարումը:
- **Ավտոճանապարհով ուղևորափոխադրում** (թիվ 684/92 կանոնակարգ). Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները տրամադրում են «Համայնքի համապատասխան թույլտվություն» (թիվ 684/92¹¹ կանոնակարգ) և համապատասխան պատժամիջոցներ են կիրառում խախտումների դեպքում ու պարբերաբար ստուգում են լիցենզավորված անձի կողմից լիցենզիայի պայմանների կատարումը:

- **ՀՀ վարչական կառուցվածքը չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես.**

- Հայաստանում գոյություն չունի ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների համար լիցենզավորման համակարգ:

5. **Պետական կառույցը** կամ պետության կողմից ուղղակիորեն վերահսկվող Ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտի օպերատորը (թիվ 96/26/ԵՀ¹² և թիվ 98/76/ԵՀ¹³ հրահանգներ) **պատասխանատու է ճանապարհով վտանգավոր ապրանքների փոխադրումներն իրականացնելու համար** (թիվ 94/55/ԵՀ¹⁴ և թիվ 95/50¹⁵ հրահանգներ):

- Աշխատանքային ու հանգստի ժամերի կազմակերպման վերաբերյալ վտանգավոր բեռներ փոխադրող մեքենաների վարորդների (թիվ 3820/85¹⁶ կանոնակարգ), տրանսպորտի ոլորտի օպերատորների (թիվ 98/76/ԵՀ հրահանգ) և անվտանգության խորհրդատուների (թիվ 96/35/ԵՀ¹⁷ հրահանգ) վերապատրաստման նպատակով անհրաժեշտ է ստեղծել քննություն իրականացնող և հավաստագրեր տրամադրող անկախ մարմիններ:

¹⁰ 1992 թ. մարտի 26-ի Խորհրդի (EEC) կանոնակարգ թիվ 881/92 «Համայնքի շրջանակներում դեպի անդամ պետության տարածք կամ անդամ պետության տարածքից մեկ կամ ավելի անդամ պետությունների տարածքով տարանցիկ ավտոբեռնափոխադրումների շուկա մուտք գործելու մասին»:

¹¹ 1992թ. մարտի 16-ի Խորհրդի կանոնակարգ (EEC) թիվ 684/92 «Ավտոբուսով ուղևորների միջազգային փոխադրումների ընդհանուր կանոնների մասին»:

¹² 1996թ ապրիլի 29-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 96/26/EC «Ուղևորների և ուղեբեռի ավտոփոխադրումների օպերատորի գործնետության և դիպլոմների, վկայագրերի և որակավորումը հաստատող այլ փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման մասին՝ նպատակ ունենալով աջակցել օպերատորների իրավունքին ազատ մասնակցելու ազգային և միջազգային տրանսպորտային գործնետությանը»:

¹³ 1998 թվականի հոկտեմբերի 1-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 98/76/EC ««Ուղևորների և ուղեբեռի ավտոփոխադրումների օպերատորի գործնետության և դիպլոմների, վկայագրերի և որակավորումը հաստատող այլ փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման մասին՝ նպատակ ունենալով աջակցել օպերատորների իրավունքին ազատ մասնակցելու ազգային և միջազգային տրանսպորտային գործնետությանը» 1996թ ապրիլի 29-ի Խորհրդի թիվ 96/26/EC հրահանգում փոփոխություններ կատարելու մասին»:

¹⁴ 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 94/55/EC «Ավտոտրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման մասին» (OJ L 319, 12.12.1994, է. 7):

¹⁵ «Ավտոտրանսպորտով փոխադրվող վտանգավոր բեռների ստուգման միասնական ընթացակարգերի մասին» թիվ 95/50/EC հրահանգը փոփոխելու մասին Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի հրահանգի համար առաջարկություն:

¹⁶ 1996 թվականի հունիսի 3-ի Խորհրդի թիվ 96/35/EC հրահանգ «Ճանապարհով, երկաթուղով և ներքին ջրային ուղիներով վտանգավոր ապրանքների փոխադրման անվտանգության խորհրդատուների նշանակման և մասնագիտական որակավորման մասին»:

¹⁷ Վարորդների աշխատաժամանակի վերաբերյալ 1985թ. դեկտեմբերի 20-ի Խորհրդի թիվ 3820/85 կանոնակարգը փոփոխելու և առավել դյուրընթացելի և հեշտ կիրարկվող կանոնակարգով փոխարինելու վերաբերյալ ԵՀ առաջարկության մասին խորհրդակցություն:

Հրատարակվել է 2005 թվականի նոյեմբերի 30-ին: Վարորդների աշխատաժամերի մասին Խորհրդի թիվ 3820/85 կանոնակարգի փոխարինում - պատասխան. Վարորդների ժամերի մասին Խորհրդի թիվ 3820/85 կանոնակարգի փոխարինելու վերաբերյալ Եվրոպական հանձնաժողովի կողմից ներկայացված առաջարկություն – պատասխանների ամփոփ նկարագիր: Հրատարակվել է 2005 թվականի հոկտեմբերի 4-ին:

- **Պտուտագրիչներ** (թիվ 3821/85 և 2135/98¹⁸ կանոնակարգեր) և արագությունը սահմանափակող սարքերը պետք է տեղադրվեն անդամ պետությունների կողմից հաստատված ավտոարհեստանոցներում: Թվային պտուտագրիչների համար պետք է տրամադրվեն վարորդական քարտեր:
- **ՀՀ վարչական կառուցվածքը չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես.**
- Աշխատանքային ու հանգստի ժամերի կազմակերպման վերաբերյալ վտանգավոր բեռներ փոխադրող մեքենաների վարորդների, տրանսպորտի ոլորտի օպերատորների և անվտանգության խորհրդատուների վերապատրաստման նպատակով անհրաժեշտ է ստեղծել քննություն իրականացնող և հավաստագրեր տրամադրող անկախ մարմիններ:
 - Հայաստանում պտուտագրիչների, արագությունը սահմանափակող սարքերի և/կամ այլ չափիչ (գրանցող) սարքերի տեղադրման համար պահանջներ չեն սահմանված:
6. Անդամ պետությունների համապատասխան մարմինները, հիմնականում Տրանսպորտի նախարարությունը պետք է դիտարկի, թե արդյոք անհրաժեշտ է ստեղծել վարչական կառույց՝ **Ծանրաքարշ տրանսպորտային միջոցների (ԾՏՍ) համար բնապահպանական դասակարգում** (օրինակ՝ Euro I, Euro II) նախատեսող փաստաթղթեր տրամադրելու համար: Այն կնպաստի ԵՄ անդամ պետություններում շահագործվող՝ Eurovignette կիրառող ԾՏՍ-ներից սահմանված ճշգրիտ գումարի գանձմանը:
- **ՀՀ վարչական կառուցվածքը չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես.**
- Չկա ծանրաքարշ տրանսպորտային միջոցների (ԾՏՍ) բնապահպանական դասակարգման (օրինակ՝ Euro I, Euro II և այլն) հետ կապված փաստաթղթեր սահմանող համապատասխան օրենսդրություն:
7. Անդամ պետությունները պետք է նշանակեն վարչական մարմին(ներ), որոնք պետք է ունենան թունելների անվտանգությունն ապահովելու լիազորություն և անհրաժեշտ քայլեր ձեռնարկեն թիվ 2004/54/ԵՀ¹⁹ հրահանգի հետ համապատասխանությունն ապահովելու համար:
- **ՀՀ վարչական կառուցվածքը չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես.**
- Թունելներում անվտանգության համար պատասխանատու պետական մարմինը Տրանսպորտի և կապի նախարարությունն է և տեղական ինքնակառավարման մարմինները:
 - Ոչ բավարար ֆինանսական ռեսուրսների պատճառով այդ մարմինն ամբողջությամբ զինված չէ պահպանման և անվտանգության հարցում իր լիազորություններն իրականացնելու համար անհրաժեշտ սարքավորումներով:
8. Վարորդական իրավունքի վկայականի մասով *acquis*-ի արդյունավետ իրականացման համար անհրաժեշտ է ստեղծել վարչական կարողություններ՝ ապահովելու հրահանգի իրականացումից առաջ տրամադրված վկայականների կատեգորիաների միջև համարժեքությունը և դրանց համարժեքությունը փոփոխված թիվ 91/439/ԵՏՀ²⁰ հրահանգով սահմանված կատեգորիաների հետ: Քանի որ

¹⁸ 1998 թվականի սեպտեմբերի 24-ի Խորհրդի կանոնակարգ թիվ 2135/98 «Ավտոճանապարհային տրանսպորտում ճայնագրիչ սարքերի մասին թիվ 3821/85 կանոնակարգը փոփոխելու և Խորհրդի թիվ 3820/84 և 3821/85 կանոնակարգերի կիրարկման մասին»:

¹⁹ 2004թ. ապրիլի 29-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի հրահանգ թիվ 2004/54/EC «Միջեվրոպական ավտոմոբիլային ցանցում թունելների համար նվազագույն անհրաժեշտ անվտանգության պահանջների մասին» (ԵՄ պաշտոնական տեղեկագիր L 167 2004 թվականի ապրիլի 30):

²⁰ 1991թ. հուլիսի 29-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 91/439/EEC «Վարորդական վկայականների մասին»:

վարորդական իրավունքի բոլոր վավեր վկայականները պետք է փոխադարձ ճանաչվեն, այս համարժեքությունն անհրաժեշտություն է:

- **ՀՀ վարչական կառույցը չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես.**

- Հայաստանում վարորդական իրավունքի վկայականների կատեգորիաները նույնն են, ինչ Եվրամիությունում, սակայն հատուկ նպատակների՝ վտանգավոր ապրանքներ փոխադրող ավտոմեքենաների համար վարորդական իրավունքի վկայականներ չեն տրամադրվում: Վարորդական իրավունքի վկայականների տրամադրման համար մասնագիտական վերապատրաստման հավաստագրված դպրոցների կարողությունները ցածր են:

Երկաթուղային տրանսպորտ

1. **Տրանսպորտի նախարարություն** կամ վերջինիս կազմում իրավասու մարմին, որը պատասխանատու է քաղաքականության մշակման, ինչպես նաև.

- հավաստագրերի տրամադրման,
- անվտանգության համապատասխան կանոնների ապահովման,
- շուկա մուտք գործելու և մասնագիտությամբ աշխատելու հնարավորության տրամադրման,
- օպերատորների միջև հավասար մրցակցային պայմանների ստեղծման համար:

2. **Երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի համար պատասխանատու մարմին.** այս կառույցը չպետք է տրամադրի երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի ծառայություններ.

- Երկաթուղային ընկերություններին լիցենզիաների տրամադրում (թիվ 01/13²¹ հրահանգով փոփոխված թիվ 95/18 հրահանգ),
- Ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարների սահմանում (թիվ 2001/14²² հրահանգ),
- Ենթակառուցվածքային կարողությունների տեղաբաշխում (թիվ 2001/14 հրահանգ):

- **ՀՀ վարչական կառուցվածքը չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես.**

- Երկաթուղային տրանսպորտի հատվածը Հայաստանում մենաշնորհ է: Այն ինքնուրույն մատուցում է երկաթուղային բոլոր ծառայությունները, սակայն ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարները կարգավորվում են ՀԾԿՀ-ի կողմից:

3. **Անկախ կարգավորող մարմին,** որը պետք է գործի որպես մի մարմին, որտեղ հնարավոր է բողոքարկել վճարների և երկաթգծի մուտքի հետ կապված որոշումները (թիվ 2001/14 հրահանգ, հոդված 30):

- Համաձայն թիվ 2004/50/ԵՀ²³ հրահանգի՝ **համաօգտագործելիության համապատասխանության հավաստման ծանուցվող մարմին** (ծանուցվող մարմինը կարող է լինել մեկ այլ անդամ պետության ընկերություն կամ մարմին (թիվ 96/48 և 2001/16 հրահանգներ)):
- Անհրաժեշտ է ստեղծել երկաթուղային տրանսպորտի երթևեկության անվտանգության անկախ մարմին և տրանսպորտային վթարների և

²¹ 1995 թվականի հունիսի 19-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 95/18/EC «Երկաթուղային ընկերությունների լիցենզավորման մասին»:
²² 2001թ. փետրվարի 26-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի հրահանգ թիվ 2001/14 «Երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման ու անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման մասին»:
²³ 2004 թվականի ապրիլի 29-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի հրահանգ թիվ 2004/50/EC «Միջեվրոպական ճեպընթաց երկաթուղային համակարգի համաօգտագործելիության մասին Խորհրդի թիվ 96/48/EC հրահանգը և միջեվրոպական պայմանագրային երկաթուղային համակարգի համաօգտագործելիության մասին Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2001/16/EC հրահանգը փոփոխելու մասին» (OJ L 164, 30.4.2004):

միջադեպերի փորձաքննության անկախ մարմին (2004 թվականի ապրիլին ընդունված թիվ 2004/49 հրահանգ):

Ծանուցվող մարմինների և համաօգտագործելիության համար նկարագրությունները ներկայացված են ստորև՝

Ծանուցումը մի գործողություն է, որի օգնությամբ անդամ պետությունը տեղեկացնում է Հանձնաժողովին և անդամ պետություններին, որ այն մարմինը, որը համապատասխանում է պահանջներին, նշանակվել է իրականացնելու համապատասխանության հավաստում՝ համաձայն հրահանգի: Ծանուցվող մարմինների նշանակման և վերջիններիս՝ որպես ծանուցված մարմնի գործունեության դադարեցման վերաբերյալ ծանուցումը ծանուցող անդամ պետության պատասխանատվությունն է:

Անդամ պետությունները, Ազատ առևտրի եվրոպական ստեղծագիտական պետությունները (Եվրոպական տնտեսական տարածքի պետություններ) և այլ պետություններ, որոնց հետ Եվրոպական համայնքը կնքել է Փոխադարձ ճանաչման համաձայնագրեր (ՓՃՀ-ներ) և Արդյունաբերական ապրանքների ընդունման և համապատասխանության հավաստման մասին Եվրոպայի համաձայնագրերի արձանագրություններ (PECAs), ունեն նշանակված ծանուցված մարմիններ, որոնք սահմանված են ըստ հրահանգի: Ծանուցվող մարմինների ցանկերը կարելի է գտնել NANDO ինտերնետային կայքում: Ցանկերում ընդգրկված է յուրաքանչյուր ծանուցված մարմնի նույնականացման նշագիրը, ինչպես նաև առաջադրանքներ, որոնց համար այն ծանուցվել է և որոնք պարբերաբար թարմացվում են:

ԾՄ. Ծանուցման մարմինների ցանկերը տրված են միայն տեղեկատվության համար և վավեր են մինչև նշված ժամկետը: Տեղեկատվությունը մատչելի է, ինչպես նախատեսվում է անդամ պետությունների նշանակված մարմինների կողմից:

Ցուցակներում առկա տեղեկությունների վերաբերյալ բոլոր մեկնաբանությունները պետք է ուղղվեն իրենց իսկ ծանուցված մարմինների կողմից անմիջապես անդամ պետություններում համապատասխան իրավասու մարմիններին, որոնք պատասխանատու են մարմինների նշանակման համար:

NANDO (Նոր մոտեցման ծանուցված և նշանակված կազմակերպություններ) տեղեկատվական համակարգ:

Համաօգտագործելիությունը նշանակում է տրանսեվրոպական ճեպընթաց երկաթուղային համակարգի կարողություն՝ ապահովելու ճեպընթաց գնացքների անվտանգ և անխափան տեղաշարժը, որոնք իրականացնում են սահմանված մակարդակի գործունեություն: Այս կարողությունն ամրագրվում է կարգավորման, տեխնիկական և գործառնական բոլոր պայմաններով, որոնց պետք է համապատասխանել՝ բավարարելու հիմնական պահանջները:

- **ՀՀ վարչական կառուցվածքը չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, մասնավորապես.**
 - Երկրում չի գործում անկախ կարգավորման մարմին, որն օժտված է անվտանգությունը վերահսկելու համար համապատասխան լիազորությամբ և կարողություններով և որը պետք է գործի որպես տրանսպորտային պատահարների և միջադեպերի հետաքննության անկախ մարմին և համաօգտագործելիության համապատասխանության հավաստման համար ծանուցված մարմին:

ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Ավտոճանապարհային փոխադրումներ

Առաջարկություն 1. Շրջանակային օրենսդրություն՝

1. «Ապրանքների և բեռների փոխադրման գործունեության լիցենզավորման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում: Այս կառավարության որոշման նպատակն է նշված գործունեության լիցենզավորման և պահանջների սահմանումը:
2. «Վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին» ՀՀ օրենքի ընդունում: Օրենքի նպատակն է փոխադրողների և վտանգավոր բեռների, Հայաստանի Հանրապետության տարածքում վտանգավոր բեռներ փոխադրողներին ներկայացվող տեխնիկական պահանջների և դրա հետ կապված բնակչության անվտանգության ապահովման պահանջների սահմանումը:
3. «Հայաստանի Հանրապետության տարածքում վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում: Որոշման նպատակը փոխադրման հետ կապված որոշ տեխնիկական և անվտանգության նորմերի սահմանումն է:
4. «Ավտոճանապարհով ճնշման փոխադրելի սարքավորումների փոխադրման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:
5. «Ավտոճանապարհով ազգային և միջազգային բեռնափոխադրումների համար նախատեսված առանձին ավտոճանապարհային տրանսպորտային միջոցների առավելագույն թույլատրելի չափերը և քաշերը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:
6. ՀՀ տարածքում ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամերը կարգավորելու նպատակով «ՀՀ տարածքում ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամերի կազմակերպման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:
7. «Ավտոտրանսպորտի չափիչ /գրանցող/ սարքավորումների պահպանման, փոխադրման, տեղադրման և օգտագործման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:
8. «Պետական կարգավորման գործակառույցների և տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական պայմանների ընդլայնման և միջնարգային համագործակցության զարգացման նպատակով քաղաքային հանրային և միջշրջանային տրանսպորտի կառավարման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:

Առաջարկություն 2. ԱԾ իրականացման ենթակառուցվածք՝

- Ստեղծել ՀՀ կառավարության կողմից Նատուկ գործառույթներով լիազորված միջնախարարական աշխատանքային խումբ:
- Ստեղծել յուրաքանչյուր համապատասխան նախարարությունում հատուկ կառույցներ (օր.՝ տրանսպորտի ոլորտում ԵՄ օրենսդրական և ինստիտուցիոնալ համապատասխանեցման ստորաբաժանում):
- ԱԾ իրականացման գործում հիմնական խոչընդոտը ԵՄ առաջնային և երկրորդային օրենսդրության թարգմանությունն է ազգային լեզվով: ՀՀ կառավարության որոշմամբ ՀՀ արդարադատության նախարարության կազմում կստեղծվի «Իրավական թարգմանչական կենտրոն» պետական ոչ առևտրային կազմակերպություն:

Առաջարկություն 3.

Անհրաժեշտ է հզորացնել «Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիա» հասարակական կազմակերպության կարողությունները: Նշված հասարակական կազմակերպությունը ուսուցողական կենտրոնում իրականացնում է ավտոճանապարհային տրանսպորտի օպերատորների կարճաժամկետ դասընթացներ գործունեության ճանաչման, ինչպես նաև տրանսպորտի ոլորտի մասնագետների դիպլոմների, վկայագրերի և դրակավորումը հաստատող այլ փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման նպատակով:

Առաջարկություն 4.

«Ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտում անվտանգության և որակյալ ծառայությունների ապահովման նպատակով ՀՀ տարածքում բեռներ կամ ուղևորներ փոխադրող որոշ տիպի ավտոմեքենաների վարորդների սկզբնական որակավորման և պարբերական ուսուցման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի ընդունում:

Առաջարկություն 5.

ՀՀ տրանսպորտային սահմաններին Տրանսպորտի տեսչության ստորաբաժանումների ստեղծում, որի նպատակն է ստուգել Հայաստանի Հանրապետության տարածք մտնող և ՀՀ տարածքից դուրս եկող տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական պայմանները, օգտագործվող կարողությունները և այլ պահանջները:

Առաջարկություն 6.

Կազմակերպել «Ճանապարհներով վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին» համաձայնագրի թարգմանությունն ու անդամակցել այդ համաձայնագրին:

Երկաթուղային փոխադրումների ոլորտի առաջարկություններ

Առաջարկություն 7.

1. «Վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին» ՀՀ օրենքի ընդունում:
2. «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի ընդունում՝ լիցենզավորման ենթակա գործունեության ցանկում երկաթուղային գործունեության տարատեսակման նպատակով:
3. «Երկաթուղային ենթակառուցվածքի և երկաթուղային ընկերությունների անվտանգության գնահատման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության նախագծի ընդունում:
4. «Երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման և անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության նախագծի ընդունում:
5. «ՀՀ տարածքում երկաթուղային ընկերությունների լիցենզավորման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության նախագծի ընդունում:
6. «ՀՀ տարածքում վտանգավոր բեռների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության նախագծի ընդունում:

Առաջարկություն 8.

Անհրաժեշտ է ընդլայնել ՀՀ տրանսպորտի տեսչության անձնակազմի գործառնությունները և լիազորությունները՝ իրականացնելու «Տրանսպորտի տեսչության» մասին ՀՀ օրենքով ամրագրված պարտավորություններն առավել արդյունավետորեն. սա հիմնականում վերաբերում է տրանսպորտային վթարներին, պատահարներին և միջադեպերին:

Առաջարկություն 9.

- Երկաթուղային համակարգի գործունեությունը և անվտանգությունն ապահովելու նպատակով անհրաժեշտ է իրականացնել հետևյալ քայլերը՝
- Ձերբազատվել մենաշնորհային կառուցվածքից՝ (ա) ենթակառուցվածք, (բ) շարժակազմ, (գ) մանրածախ ոլորտ (ուղևորատոմսեր, փոքրածավալ բեռների փոխադրում և այլն),
 - Ստեղծել ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության ներքո երկաթուղու գործունեության կարգավորման վարչություն,

- Վերազինել և արդիականացնել երկաթգծերը, կոնտակտային ցանցերը, փայտյա ուղեկամուրջները, էլեկտրական փոխարկիչները (տրանսֆորմատորները) և երկաթուղային այլ սարքավորումները.
 - o Շարժակազմը հզոր չէ և մաշված է,
 - o Երկաթուղային անիվներ. դրանց մեծ մասը մաշված է և ենթակա չէ վերանորոգման: Երկաթուղային անիվների մաշվածությունը Հայաստանի երկաթուղուային պատահարների մեծամասնության պատճառ են:
 - o Ուղևորատար վագոնները չեն վերանորոգվել մոտավորապես 30 տարի: Նրանք չեն համապատասխանում որակի և տեխնիկական ստանդարտներին:
 - o Բեռնատար վագոնները նույն վիճակում են, ինչ ուղևորատար վագոնները:
 - o ՀՀ երկաթուղու համակարգի առավելություններից մեկն այն է, որ վերջինս ունի որակյալ անձնակազմ: Այնուամենայնիվ, անձնակազմը երկար ժամանակ է, ինչ չի մասնակցել վերապատրաստման: Երկաթուղային ոլորտում նորարարությունների և նոր ժամանակակից ու բարելավված սարքավորումների ներմուծման պարագայում նրանք չեն ունենա անհրաժեշտ փորձ և հմտություններ:

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

2006 թվականի մարտի 23-ին ՀՀ կառավարությունն ընդունեց Եվրամիության ինտեգրմանն ուղղված՝ Հայաստանի Հանրապետության և Եվրոպական համայնքների ու դրանց անդամ պետությունների միջև կնքված Գործընկերության և համագործակցության համաձայնագրի իրականացման 2006-2009 թվականների Ազգային ծրագիրը (այսուհետ՝ ԱԾ)²⁴:

ԱԾ հաջող իրականացումը պահանջում է երկրի համապատասխան կառույցների, դրանց վարչական կարողությունների, ինչպես նաև վարչական և դատական համակարգերի համապատասխանեցումը ԵՄ պահանջներին՝ ապահովելու *acquis*-ի արդյունավետ ներդրումը ՀՀ-ում:

Ավելի լայն իմաստով, այս խնդիրը պահանջում է սահուն գործող և կայուն պետական կառավարման համակարգ, որը կառուցված կլինի արդյունավետ և անկողմնակալ քաղաքացիական ծառայության, ինչպես նաև անկախ և արդյունավետ դատական համակարգի վրա: Ընդհանուր պետական կառավարման համակարգի շրջանակներում՝ *acquis*-ի յուրաքանչյուր ոլորտ կարող է պահանջել առանձնահատուկ կառույցների ստեղծում կամ գործող կառույցների վերակազմակերպում՝ որպես տվյալ ոլորտի համակարգող մարմին:

ԱԾ-ի հաջող իրագործումը հիմնականում կախված է ոչ միայն կարգավորող օրենսդրական դաշտի առկայությունից, այլև համապատասխան վարչական ինստիտուտների առկայությունից և դրանց վարչական կարողությունների համակարգված գնահատումից, ինչը թույլ կտա անկախորեն գնահատել ԱԾ իրականացման հնարավոր առաջընթացը, ինչպես նաև բացահայտել այն հիմնական խնդիրները, որոնք կարող են առաջանալ դրա ընթացքում:

Գործունեության հիմնական շահառուներն են՝

- ՀՀ կառավարության աշխատակազմը,
- ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունը,
- Ոստիկանությունը,
- Հայկական երկաթուղիները:

Օգտագործված մեթոդաբանություն՝

- Վերոհիշյալ ԵՀ ուղեցույցում ներկայացված պահանջների հետ համապատասխանության վերլուծություն, որի հիման վրա հնարավոր է կատարել համապատասխան հաստատությունների վարչական կարողությունների գնահատում.
- ԵՄ նորանդամ մի շարք պետություններում (Սլովենիա, Էստոնիա, Հունգարիա, Լատվիա, Բուլղարիա, Ռումինիա և այլն) *acquis*-ի իրականացման վերաբերյալ տարեկան հաշվետվությունների և SIGMA-ի կողմից ԵՄ անդամ պետությունների գնումների համակարգերի վերաբերյալ հաշվետվությունների վերլուծություն.
- Ներկայումս ՀՀ-ում գործող համապատասխան նորմատիվ իրավական ակտերի ուսումնասիրություն և գնահատում՝ ԵՄ պահանջների հետ դրանց համապատասխանության մասով.
- Նշված վերլուծությունների հիման վրա հարցաթերթիկների կազմում և ավտոճանապարհային ու երկաթուղային տրանսպորտը ղեկավարող պետական պաշտոնյաների հետ հարցազրույցների անցկացում.
- Հաշվետվությունում ներառված տվյալների վերլուծություն և ամփոփում:

²⁴ ՀՀ կառավարության թիվ 11 արձանագրություն, 2006 թվականի մարտի 23

1. ԻՐԱՎԻՃԱԿԸ ԵՎ ԲԱՍԻՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

2006 թվականի հունիսի 22-ի Եվրոպական պառլամենտին և Խորհրդին ուղղված հանձնաժողովի հաղորդագրությունում ամփոփված ԵՄ տրանսպորտային քաղաքականության նպատակները հետևյալն են.

«Եվրամիության՝ տրանսպորտի ոլորտում կայուն զարգացման քաղաքականության նպատակն այն է, որ մեր տրանսպորտային համակարգերը բավարարեն հասարակության տնտեսական, սոցիալական և բնապահպանական կարիքները: Տրանսպորտի ոլորտում արդյունավետ համակարգերի առկայությունը կարևոր է Եվրոպայի բարեկեցության համար, քանի որ այն զգալի ազդեցություն ունի տնտեսական աճի, սոցիալական զարգացման և շրջակա միջավայրի վրա: Տրանսպորտային արդյունաբերությունն ապահովում է եվրոպական ՀՆԱ-ի մոտ 7%-ը և Եվրամիությունում զբաղվածների մոտ 5%-ը: Այն ինքնին արդյունաբերության կարևոր ճյուղ է և զգալիորեն նպաստում է, ընդհանուր առմամբ, եվրոպական տնտեսական գործունեության ապահովմանը: Այրանքների և անձանց շարժունակությունը եվրոպական արդյունաբերության և ծառայությունների մրցունակության կարևոր բաղադրիչն է հանդիսանում: Ի վերջո, շարժունակությունը նաև համարվում է քաղաքացիների կարևորագույն իրավունքը: Սզբնական շրջանում ձեռնարկված «դանդաղ» քայլերից հետո Եվրամիության տրանսպորտային քաղաքականությունը վերջին տասնհինգ տարիների ընթացքում զգալի զարգացում է ապրել: ԵՄ տրանսպորտային քաղաքականության **նպատակները**, սահմանված «Տրանսպորտի մասին» 1992 թվականի Սպիտակ փաստաթղթով,²⁵ 2001 թվականի Սպիտակ փաստաթուղթով²⁶ և ներկայիս հաղորդագրությամբ, արդի են մինչ այսօր: Այդ նպատակները կոչված են ապահովելու եվրոպացիներին արդյունավետ տրանսպորտային համակարգերով, այն է՝

- *Միության ներսում մարդկանց և բիզնեսներին առաջարկել բարձր մակարդակով շարժունակություն:*

Մատչելի և բարձրորակ տրանսպորտային փոխադրումների ծառայությունների հասանելիությունը մեծապես նպաստում է մարդկանց, այրանքների և ծառայությունների ազատ հոսքին, ինչպես նաև սոցիալական և տնտեսական համերաշխության բարելավմանը և Եվրոպական արդյունաբերության մրցունակության ապահովմանը:

- *պաշտպանել շրջակա միջավայրը, ապահովել էներգետիկ անվտանգություն, ոլորտի համար մշակել աշխատանքային նվազագույն պահանջներ, պաշտպանել ուղևորին և քաղաքացուն.*

Շրջակա միջավայրին ուղղված ճնշումները զգալիորեն աճել են և հետագայում առողջական ու բնապահպանական մեծ խնդիրներ կառաջանան, օրինակ՝ օդի աղտոտման ոլորտում²⁷: Այսպիսով, անհրաժեշտ է ապահովել շրջակա միջավայրի բարձր մակարդակի պաշտպանություն և որակի բարելավում:

- *Նմանապես, որպես էներգիայի խոշոր սպառող՝ տրանսպորտի ոլորտը պետք է նպաստի էներգետիկ անվտանգության ապահովմանը:*

- Սոցիալական պաշտպանության քաղաքականության ոլորտում ԵՄ քաղաքականությունը խթանում է աշխատուժի որակի բարելավումը և առավել բարձր որակավորումներ տրանսպորտի ոլորտում աշխատող եվրոպացիների համար:

ԵՄ քաղաքականությունը նույնպես պաշտպանում է եվրոպական քաղաքացիներին որպես տրանսպորտային ծառայություններից օգտվողների և դրանք տրամադրողների՝ թե որպես սպառողներ թե իրենց անվտանգության և վերջերս նաև ապահովության առումով:

- *Նորարարություններ կատարել տեղաշարժի և պաշտպանության առաջին երկու նպատակներին հասնելու համար՝ բարձրացնելով հետզհետե «հզորացող» տրանսպորտի ոլորտի արդյունավետությունը և կայունությունը: ԵՄ*

²⁵ «Տրանսպորտային ընդհանուր քաղաքականության հետագա զարգացում» (COM (92) 494), 2 դեկտեմբերի, 1992:

²⁶ «Տրանսպորտային եվրոպական քաղաքականություն 2010. Եկել է ժամանակը որոշելու», կոմյունիկե (COM (2001) 370) 12/09/2001

²⁷ Օդի աղտոտման մասին բեմատիկ ռազմավարության մասին 2005 թվականի սեպտեմբերի 20-ի կոմյունիկե COM(2005) 446 (վերջնական)

քաղաքականություններով մշակվում և շուկայում իրենց կիրառումն են ստանում ապագա նորարարական լուծումներ, որոնք կհանգեցնեն էներգիայի քիչ սպառմանը, օգտագործում են էներգիայի այլընտրանքային աղբյուրներ կամ օժան դակություն է տրամադրվում տրանսպորտի ոլորտին առնչվող կայացած խոշոր այնպիսի ծրագրերի, ինչպես օրինակ Galileo-ին:

- **Միջազգային կապերի հաստատում՝** մշակելով Միության քաղաքականությունները՝ ապահովելու համար կայուն շարժունակություն, պաշտպանություն և նորարարություն՝ մասնակցելով միջազգային կազմակերպությունների գործունեությանը: Տրանսպորտի ոլորտին ուղղված որոշումներում, արդյունաբերական ճյուղերում, սարքավորումներում և ծառայություններում Եվրամիության դերը որպես կայուն զարգացման ապահովման համաշխարհային առաջնորդի պետք է էլ ավելի խորը ճանաչվի:

Այս հաղորդագրությունում ևս ամփոփ նկարագրվում է ներքին շուկայի ակնկալվող «օգուտներն» ավտոճանապարհային և ավիացիայի ոլորտներում և քննարկվող հետագա քաղաքականությունը. «Արդյունավետության հասնելու ԵՄ քաղաքականություններն առավել մրցունակ կդարձնեն երկաթուղային և ջրային տրանսպորտը, մասնավորապես՝ առավել երկար ճանապարհներին: Շարժունակությունը պետք է **առանձնացվի** իր բացասական կողմնակի ազդեցություններից՝ կիրառելով քաղաքականության մի շարք գործիքներ: Այսպիսով, հետագա քաղաքականությամբ անհրաժեշտ է **օպտիմալացնել** յուրաքանչյուր տրանսպորտային տեսակի հնարավորություններն ու ներուժը՝ մաքուր և արդյունավետ տրանսպորտային համակարգերի հետ կապված նպատակներին հասնելու նպատակով: Հարկավոր է զարգացնել տեխնոլոգիաները, որպեսզի տրանսպորտը վնաս չհասցնի շրջակա միջավայրին, մասնավորապես՝ ջերմոցային գազերի արտանետման առումով: Մի շարք ենթակառուցվածքային խոշոր ծրագրեր կօգնեն մեղմել բնապահպանական ճնշումը կոնկրետ ոլորտներում: **Անցումները** դեպի շրջակա միջավայրին վնաս չհասցնող տեսակներ պետք է ապահովվեն անհրաժեշտության դեպքում հատկապես երկար տարածության վրա քաղաքային և գերբնակեցված վայրերում: Միևնույն ժամանակ յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոց պետք է օպտիմալացվի: Տրանսպորտային բոլոր միջոցները պետք է դառնան շրջակա միջավայրին վնաս չհասցնող և քիչ էներգատար: Ի վերջո, անհրաժեշտ է ապահովել **տրանսպորտային համատեղելիություն**, այսինքն՝ առանձին և միասին տարբեր ձևերի արդյունավետ օգտագործում: Այն կհանգեցնի ռեսուրսների օպտիմալ և կայուն օգտագործմանը»:

Երկաթուղային տրանսպորտ

2006 թվականի հունիսի 22-ի հաղորդագրությունը ամփոփել է Եվրամիության ավտոճանապարհային տրանսպորտը հետևյալ կերպ:

«Երկաթուղային բեռնափոխադրման համար իրավական շրջանակը կամփոփվի մինչև 2007 թվականի վերջը: Երկաթուղային երրորդ օրենսդրական փաթեթը «կբացի» նաև ուղևորների միջազգային տրանսպորտը: Կարգավորման ազգային մարմինները պետք է ապահովեն *acquis*-ի լրիվ իրականացումը (Տե՛ս օրենսդրական դաշտի մասին հատվածը): Այն հնարավորություն կընձեռի երկաթուղային արդյունաբերության նորացմանը, որն արդեն նկատվել է այն երկրներում, որոնք բացել են իրենց շուկաները՝ ընդլայնվելու դեպի ամբողջ ԵՄ շուկա: Հանձնաժողովը կկիրառի «Երկաթուղային շուկայի դիտանցման սխեման»՝ ամբողջ Եվրամիությունում երկաթուղային շուկայի արդյունավետ բացման համար հենանիշներ ներկայացնելու նպատակով: Եվրամիությունը պետք է հաղթահարի երկաթուղային արդյունաբերության մրցունակության հետ կապված մնացած կառուցվածքային խոչընդոտները, մասնավորապես՝ տեխնիկական խոչընդոտները, ինչպիսիք են, օրինակ, համաօգտագործելիության ցածր մակարդակները, շարժակազմի և այլ ապրանքների փոխադարձ ճանաչման բացակայությունը, ՏՏ համակարգերի ենթակառուցվածքի և փոխադարձ կապի թույլ համակարգումը և այլն: Եվրամիությունը նաև կաջակցի՝ ֆինանսապես օժանդակելով տրասնեվրոպական ցանցերում առաջնային ծրագրերի իրականացմանը, որոնց հիմնական մասը երկաթուղային ծրագրեր են՝ ներառյալ

ERTMS երթևեկության կառավարման համակարգը, և մշակելով ոլորտի համար պետական օժանդակության համապատասխան ուղեցույց:

Երկաթուղային ոլորտում շուկայի մասնաբաժինը և զբաղվածությունը կայունացել են երկրների մեծ մասում: Վերակազմավորումը և հարմարեցումն առաջացրել են մի շարք սոցիալապես դժվար լուծելի հարցեր և հանգեցրել են ոլորտում զբաղվածության զգալի նվազմանը: Երկաթուղային ոլորտի օպերատորներն այժմ կարող են վերականգնել իրենց երկարաժամկետ կենսունակությունը՝ միջազգայնացնելով իրենց գործողությունները և շեշտը դնելով տնտեսության և հասարակության կարիքների վրա: Երկաթուղին ցույց է տալիս իր ուժեղ կողմերն ուղևորային տրանսպորտում, հատկապես քաղաքի կենտրոնների միջև արագ կապերի առումով: Ընդլայնման արդյունքում հետագայում բացվում են մեծ երկարությամբ (500 կմ-ից ավել) երկաթուղիներ, որոնք նյութավարմանն առնչվող արդյունավետ միջոցառումների հետ միասին կարող են մրցակցել ճանապարհային տրանսպորտի հետ՝ յուրաքանչյուր սպառողին տրամադրելու շրջակա միջավայրին վնաս չհասցնող այսպես կոչված «դրնից դուռ» ծառայություններ: Հանձնաժողովը կուսումնասիրի նոր ծրագիր մեկնարկելու հնարավորությունը՝ ընդլայնելու բեռնափոխադրման նյութավարակա նոր քաղաքականության առավել լայն համատեքստում երկաթուղային բեռների վրա կենտրոնացած ցանցը (տես 7.1 կետը ստորև): Այս հնարավորություններից օգտվելու համար անհրաժեշտ է բեռների փոխադրման ծառայությունների և ենթակառուցվածքի կառավարման հարմարեցում որակի հուսալիության, ճկունության և սպառողների կողմնորոշման առումով»:

Տրանսվորտայական ցանցեր

1992 թվականի դեկտեմբերին Հանձնաժողովը ներկայացրեց սպիտակ փաստաթուղթ «Տրանսպորտի ընդհանուր քաղաքականության հետագա զարգացման մասին», որում այն քայլեր է նախաձեռնել տրանսվորտայական տրանսպորտային ցանցերը (TEN-T) ընդլայնելու նպատակով՝ խթանելով կապերն անդամ պետությունների ցանցերի (փոխադարձ կապ) և ազգային ցանցի համաօգտագործելիության միջև և միևնույն ժամանակ հաշվի առնելով բնապահպանական սահմանափակումները: Այն այժմ ԵՄ տրանսպորտային քաղաքականության հիմնական հենասյունն է հանդիսանում: Այս TEN քաղաքականության ընդհանուր նպատակն է վերածել 27 ազգային ցանցերը եվրոպական միասնական ցանցի՝ վերացնելով խոչընդոտները և ավելացնելով բացակայող կապերը:²⁸ Տրանսվորտայական տրանսպորտային ցանցի կառուցումը (TEN-T) կարևոր է միասնական շուկայում ուղևորների և ապրանքների ազատ տեղաշարժի խթանման համար՝ միաժամանակ խթանելով տնտեսական և սոցիալական համերաշխությունը, ինչպես նաև տնտեսական մրցունակությունը և կայուն զարգացումը Եվրամիությունում: TEN-T-ի նպատակն է ապահովել, որպեսզի տրանսպորտային բոլոր միջոցների համար ազգային ցանցերը լինեն մատչելի, փոխկապակցված և համաօգտագործելի: Այս նպատակներին հասնելու համար Համայնքը, նախ և առաջ, 1996 թվականին մշակել է ուղեցույց, որում սահմանվում են իր նպատակները և գերակայությունները և թվարկվում են ընդհանուր շահ ներկայացնող ծրագրեր: Մշակվել են նաև այս ծրագրերի իրականացման գործում անդամ պետություններին օժանդակելու համար մի շարք ֆինանսական գործիքներ: Ուղեցույցը վերանայվել է 2004 թվականին Եվրամիության ընդլայնումից առաջ՝ TEN-T-ում տասը նորանդամ պետությունների ենթակառուցվածքը ինտեգրելու նպատակով: Մի շարք առաջնային ծրագրերի թիվը 14-ից հասել է 30, իսկ համայնքային օգնություն տրամադրելու կանոնները փոփոխվել են՝ հնարավորություն տալու համատեղ ֆինանսավորման ավելի բարձր առավելագույն չափի (20%՝ ի համեմատ նախկին 10%-ի) առաջնային այն ծրագրերի համար, որոնցով նախատեսվում է հատել սահմաններ և «բնական խոչընդոտներ»: Ծրագրերի արդիականացված ցանկը հավանության է արժանացել 2001 թվականի Տրանսպորտի մասին սպիտակ փաստաթղթում՝ որպես առավել կայուն տրանսպորտային

²⁸ Էսենի գազաթափոցվում ընտրվել է 14 առաջնային ծրագիր, որոնցում շեշտը հստակ դրված է ավտոճանապարհային տրանսպորտը փոխարինելու համար սխեմաների վրա. առկա է 80% կապիտալ ծախս երկաթգիծ կառուցելու համար և 9% ավտոճանապարհային կապերի համար:

քաղաքականության հիմնական մաս՝ շեշտը դնելով երկաթուղային և ջրային տրանսպորտի ոլորտում ներդրումների վրա:

Ակնկալվում է նաև, որ ցանցերն ավարտին հասցնելու գործընթացը զգալիորեն կնվազեցնի ուղևորության ժամանակը ուղևորների և ապրանքների համար՝ ճանապարհային խցանումների 14% կրճատման և երկաթուղային բարելավված կատարողականի միջոցով: Ըստ գնահատումների՝ միայն միջտարածաշրջանային երթևեկության համար օգուտները կազմելու են տարեկան գրեթե 8 մլրդ եվրո:

Ի հավելումն ակնկալվում է, որ 2000 թվականից մինչև 2020 թվականը Եվրամիությունում բեռնափոխադրման տրանսպորտը կավելանա ավելի քան երկու երրորդով և կրկնակի՝ նորանդամ պետություններում: Առանց TEN-T-ի տրանսպորտի ոլորտում այս ավելացումն անհնարին կլինի կառավարել, և տնտեսական աճի տեմպերը զգալիորեն կդանդաղեն:

Ցանցերն ավարտին հասցնելու գործընթացը նույնպես կբերի կարևոր օգուտներ շրջակա միջավայրի համար: Ուսումնասիրության համաձայն՝ ներկայիս միտումներով տրանսպորտից CO₂ արտանետումները 2020 թվականին 38%-ով կգերազանցեն 2003 թվականի ցուցանիշները: Այնուհանդերձ, 30 առաջնային նպատակներն ավարտին հասցնելու գործընթացը կդանդաղեցնի այս աճը մոտ 4%-ով՝ ապահովելով տարեկան 6.3 մլն տոննա CO₂ արտանետումների կրճատում:²⁹

Այնուհանդերձ, 2006 թվականի վերջին դեռ կային ահռելի քանակության «բացակայող կապեր»՝ կազմելով մոտ 4,800 կմ երկարությամբ ճանապարհներ և 12 500 կմ երկաթգծեր, որոնք դեռ պետք է կառուցվեն մինչև 2020 թվականը՝ TEN-T-ի նպատակներն իրականացնելու համար: Ավելին, մոտ 3,500 կմ երկարությամբ ճանապարհներ, 12,300 կմ երկարությամբ երկաթգծեր և 1,740 կմ ներքին ջրուղիներ պետք է զգալիորեն նորացվեն: Միայն առաջնային ծրագրերի արժեքը գնահատվել է 225 մլրդ եվրո մինչև 2020 թվականը և եթե ընդհանուր շահ ներկայացնող ծրագրերն ընդգրկվեն որպես առաջնային ծրագրեր՝ արժեքը կկազմի 600 մլրդ եվրո:³⁰

Թեպետ ներդրումները նշանակալի են, սակայն դրանք կազմում է եվրոպական ՀՆԱ-ի միայն մոտ 0.16%-ը, մինչդեռ գնահատվել է, որ այն կապահովի ՀՆԱ-ի 0.23% հավելյալ տնտեսական աճ:

Այնուամենայնիվ, TEN-T-ն ամբողջացնելուն ուղղված աշխատանքը շարունակաբար հետաձգվել է ֆինանսավորման բացակայության պատճառով՝ մասնավորապես անդամ պետությունների և մասնավոր հատվածի կողմից: Իրոք, ԵՄ ֆինանսական միջոցները (2000 թվականից մինչև 2006 թվականը միջինում կազմելով տարեկան 600 մլն եվրո) մատչելի են միայն նախապատրաստական դասընթացների/ուսումնասիրությունների առավելագույնը 50%-ը և շինարարական ծախսերի 20%-ը համաֆինանսավորելու համար: Սակայն ցանցի ամփոփումը շարունակում է էապես կախված լինել հիմնականում միջսահմանային հատվածները համաֆինանսավորելու Եվրամիության կարողությունից, քանի որ կառավարություններն առավել դժկամորեն են ներդրումներ կատարել իրենց ազգային ծրագրերի շրջանակից դուրս գործող ծրագրերում:

Եվրոպական հանձնաժողովն անդամ պետությունների հետ Եվրամիության ֆինանսական հեռանկարների վերաբերյալ 2007-2013 թվականների համաձայնագրի շուրջ բանակցությունների ընթացքում, նախ և առաջ, առաջարկել է զգալիորեն ավելացնել ԵՄ բյուջեից օժանդակությունը TEN-T-ի համար՝ այն հասցնելով մինչև 20 մլրդ եվրո: Նմանապես, այն առաջարկում է 50%-ով բարձրացնել համաֆինանսավորման առավելագույն չափը: Այնուհանդերձ, անդամ պետությունները մերժել են այդ առաջարկությունը և տրանսեվրոպական տրանսպորտային ցանցի համար օժանդակությունը սահմանվել է 8 մլրդ եվրո՝ մինչև 20% համաֆինանսավորմամբ նշված

²⁹ TEN-STAC

³⁰ <http://www.euractiv.com/en>:

ժամանակահատվածի համար: ԵՂ հանձնաժողովը ներկայումս ընդունում է առաջարկություններ 2007-2013 թվականների համար (մինչև հուլիսի 20-ը վերջնաժամկետով): TEN-T առաջնային ծրագրերը ներառում են արդեն իսկ նախանշված առաջնային ծրագրերը, ինչպես նաև մի շարք նոր ծրագրեր.

- **N 1 ոլորտ.**

Տրանսեվրոպական տրանսպորտային ցանցի զարգացման համար Համայնքի ուղեցույցի Հավելված III-ում ընդգրկված առաջնային գերակայության TEN-T առաջնային ծրագրեր (Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 1692/96/ԵՂ որոշումը, որը վերջերս փոփոխվել է Խորհրդի թիվ 1791/2006 որոշմամբ): 2007-2013 թվականների համար ընտրված առաջարկությունների համար մատչելի առավելագույն գումարը կտատանվի 4,900.4-ից մինչև 5,301.05 մլրդ եվրո:

- **N 2 ոլորտ.**

Խելամիտ մոտեցման վրա հիմնված տրանսպորտային համակարգերում ծրագրեր, Օդային ուղևորության կառավարման ոլորտ (ATM)/SESAR: Ընտրված առաջարկությունների համար մատչելի ընդհանուր առավելագույն գումարը 2007-ից 2013 թվականների համար կազմում է 350 մլն եվրո:

- **N 3 ոլորտ.**

Ավտոճանապարհային երթևեկության համար տրանսպորտի խելամիտ համակարգի ոլորտում ծրագրեր (ITS ճանապարհ): Ընտրված առաջարկությունների համար մատչելի առավելագույն ընդհանուր գումարը 2007 թվականի համար կազմում է 100 մլն եվրո:

- **N 4 ոլորտ.**

Երկաթուղային երևեկության եվրոպական կառավարման համակարգի ոլորտում ծրագրեր (ERTMS): Ընտրված առաջարկությունների համար մատչելի առավելագույն ընդհանուր գումարը 2007 թվականի համար կազմում է 250 մլն եվրո: Առաջարկություններն ընդունվում են մինչև 2007 թվականի հուլիսի 20-ը:

Ավտոճանապարհային տրանսպորտ

2006 թվականի հունիսի 22-ի հաղորդագրությունում ԵՄ ավտոճանապարհային տրանսպորտն ամփոփված է հետևյալ կերպ.

«Ներքին ավտոճանապարհային շուկայի շրջանակը կայացած է: Մինչդեռ ներքին ավտոճանապարհներով փոխադրումները մեծապես պաշտպանված են, միջազգային ճանապարհային տրանսպորտն ազատականացվել է: Կաբոտաժը՝ մեկ երկրում մեկ այլ երկրի փոխադրողի կողմից ապրանքների փոխադրումը, կազմում է ներքին ավտոճանապարհային տրանսպորտային շուկաների 1.2%-ը: Ամենաուշը մինչև 2009 թվականը բոլոր նորանդամ պետությունների համար կաբոտաժը բաց կլինի: Մասնագիտական որակավորումների և աշխատանքային պայմանների մակարդակի վերաբերյալ ընդհանուր կանոնները նպաստում են անվտանգության և սոցիալական բարձր ստանդարտների ապահովմանը: Փոքր ընկերությունների գերիշխումը և անդամ պետությունների միջև վառելիքի համար սահմանված հարկման չափերի միջև առկա զգալի տարբերությունների ազդեցությունը մրցակցության համար կարևոր գործոններ են, որոնք զգալի կերպով ներազդում են հետագա զարգացման վրա: Հանձնաժողովը կուսումնասիրի, թե ինչպես վառելիքի հարկման չափերի միջև առկա մեծ տարբերությունները կարող են նվազեցվել»:

Երկաթուղային տրանսպորտ

2006 թվականի հունիսի 22-ի հաղորդագրությունում ԵՄ ավտոճանապարհային տրանսպորտն ամփոփված է հետևյալ կերպ.

Համաօգտագործելիություն (համակցված տրանսպորտ)

Համակցված տրանսպորտային քաղաքականության նպատակներն են տեղափոխել հավասարակշռությունն ավտոտրանսպորտային միջոցների միջև ակտիվ միջոցառումների իրականացմանն ուղղված քաղաքականության միջոցով՝ խթանելու համաօգտագործելիությունը և երկաթուղով, ծովային ճանապարհով և ներքին ջրային ուղիներով փոխադրումը: Այս կապակցությամբ հիմնական նախաձեռնություններից մեկն է «Marco Polo» օժանդակման համայնքային ծրագիրը, որը փոխարինում է ներկայիս PACT ծրագիրը (Համակցված փոխադրման համար պիլոտային գործողություն):

Ավտոտրանսպորտային միջոցների միջև հավասարակշռությունը պետք է նույնպես հաշվի առնի այն փաստը, որ ծովային, ներքին ջրային ուղիները և երկաթուղին սերտորեն փոխկապակցված չեն: «Marco Polo» համաօգտագործելիության ծրագիրը բաց է բոլոր համապատասխան առաջարկությունների համար՝ ավտոճանապարհներից բեռնափոխադրումն ուղղելով դեպի շրջակա միջավայրին վնաս չհասցնող միջոցների: Դրա նպատակն է վերածել համաօգտագործելիությունը մրցունակ, տնտեսապես կենսունակ իրականության՝ մասնավորապես զարգացնելով ծովային «մայրուղին»:

2004 թվականի հուլիսի 15-ին Հանձնաժողովը ներկայացրել է թիվ 478 հաղորդագրության առաջարկություն՝ մշակելու երկրորդ զգալիորեն ընդլայնված «Marco Polo» ծրագիր (սկսած 2007 թվականից³¹): Ներկայիս ծրագրի հաստատված մեխանիզմների հիման վրա Marco Polo II ծրագիրը ներառում է նոր գործողություններ, ինչպես օրինակ՝ ծովային ուղիները և խցանումներից խուսափելու միջոցառումներ: Այս ծրագիրը, որին կհատկացվի 400 մլն եվրո 2007-2013 թվականների համար, տարածվել է նաև ԵՄ-ին սահմանակից երկրների վրա: Ըստ գնատահատումների՝ Marco Polo-ին տրամադրված դրամաշնորհներից յուրաքանչյուր 1 եվրոն կբերի նվազագույնը 6 եվրոյի չափով սոցիալական և բնապահպանական օգուտ: Marco Polo II (2007-2013)՝ հրահանգը նախատեսված է երաշխավորելու տրանսեվրոպական ավտոճանապարհային ցանցի վճարման համակարգերի (toll systems) համաօգտագործելիությունը:

³¹ Աղբյուր՝ http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm

2. ԻՐԱՎԻՃԱԿԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆՈՒՄ

Հարց 1. Ո՞րոնք են Հայաստանում ավտոճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտը կարգավորող օրենսդրական ակտերը:

ՀՀ-ում տրանսպորտային ոլորտը կարգավորող օրենսդրությունն ընդգրկում է հինգ օրենք (առաջնային օրենսդրություն) և 20 ենթաօրենսդրական ակտ: Օրենքների ցանկը ներկայացված է ստորև, իսկ ենթաօրենսդրական ակտերի ցանկը տես Հավելված 8-ում:

Հայաստանի Հանրապետության օրենքները

1. «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք (ընդունվել է 03.02.1998, ՀՕ-201-Ն)
2. «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենք (ընդունվել է 08.06.2005, ՀՕ -166-Ն)
3. «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք (ընդունվել է 05.12.2006, ՀՕ-233-Ն)
4. «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք (ընդունվել է 28.10.2007, ՀՕ-293-Ն)
5. «Տրանսպորտային տեսչության մասին» ՀՀ օրենք (ընդունվել է 05.12.2006, ՀՕ-234-Ն)
6. «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենք (ընդունվել է 30.05.2001, ՀՕ-193-Ն)
7. «Տեխնիկական արատորոշման միջոցներով տրանսպորտային միջոցների պարտադիր տեխնիկական զննության անցկացման ծառայությունների մատուցման սակագների սահմանման և վերանայման մասին» ՀՀ օրենք (ընդունվել է 18.12.2007թ. ՀՕ-298-Ն)

Տրանսպորտի հատվածի կարգավորման հիմնական իրավական դաշտը հետևյալն է.

- «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքը կարգավորում է Հայաստանի Հանրապետությունում տրանսպորտային գործունեության իրավական, տնտեսական և կազմակերպական հիմնադրույթները, այդ գործունեության մասնակիցների իրավասությունը և պատասխանատվությունը, ապահովում է նրանց օրինական շահերի պաշտպանությունը: Մասնավորապես, օրենքը սահմանում է տրանսպորտի և տրանսպորտային գործունեության, տրանսպորտային համակարգի և տրանսպորտային ծառայության հիմնական հասկացությունները (Հոդված 1), տրանսպորտային գործունեության պետական կարգավորումը և տրանսպորտային համակարգի պետական կառավարումը (Հոդվածներ 4, 5), տրանսպորտային գործունեության լիցենզավորումը (Հոդված 8), տրանսպորտային գործունեության հիմնադրույթները (Հոդվածներ 8-15), անվտանգությունը և պատասխանատվությունը փոխադրման ժամանակ (Հոդվածներ 16-27):
- «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքը կարգավորում է Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառում առաջացող հարաբերությունները: Այս օրենքի խնդիրն է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության սպառնալիքների, մասնավորապես ճանապարհատրանսպորտային պատահարների նախականիման, դրանց ծանրության և հետևանքների նվազեցման միջոցով քաղաքացիների կյանքի, առողջության և գույքի, նրանց իրավունքների և օրինական շահերի, հասարակության և պետության շահերի պահպանումը:
- «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքը կարգավորում է Հայաստանի Հանրապետությունում ավտոտրանսպորտային գործունեության կազմակերպման և իրականացման իրավական ու տնտեսական հարաբերությունները, այդ գործընթացին մասնակից իրավաբանական և ֆիզիկական անձանց կողմից ավտոտրանսպորտային միջոցների շահագործման, ուղևորների, ուղեբեռի և բեռների փոխադրումների, սպասարկման ծառայությունների և փոխադրումների անվտանգության հետ կապված հարաբերությունները, ինչպես նաև նրանց իրավունքներն ու պարտականությունները: Մասնավորապես օրենքը սահմանում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի, ավտոմոբիլային տրանսպորտի բնագավառի, ավտոտրանսպորտային գործունեության հիմնական

հասկացությունները (Հոդված 1), ավտոմոբիլային տրանսպորտի բնագավառում օրենսդրական կարգավորումների հիմնախնդիրները և սկզբունքները (Հոդված 3), ավտոմոբիլային տրանսպորտի բնագավառում պետական կարգավորումը և կառավարումը (Հոդվածներ 5,6), լիցենզավորումը և ապահովագրությունը (Հոդված 8), ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների, ուղեբեռի և բեռների փոխադրումների կազմակերպման հիմնադրույթները (Հոդվածներ 9-20), փոխադրողի և պատվիրատուի իրավունքները, պարտականությունները և պատասխանատվությունը (Հոդվածներ 21-25), ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրման անվտանգությանը ներկայացվող պահանջները (Հոդվածներ 26-28):

- «Տրանսպորտային տեսչության մասին» ՀՀ օրենքը կարգավորում է Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային տեսչության գործունեության իրավական, տնտեսական և կազմակերպական հիմնադրույթները, փոխադրումների կազմակերպման գործընթացում փոխադրումների մասնակիցների կողմից Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային օրենսդրության պահանջների կատարման նկատմամբ վերահսկողության հետ կապված հարաբերությունները: Մասնավորապես այս օրենքի հոդված 6-ը սահմանում է տրանսպորտային կարգավորման բնագավառում տրանսպորտային տեսչության գործառույթները: Տրանսպորտային տեսչությունն իր իրավասության սահմաններում 1) վերահսկողություն է իրականացնում տրանսպորտի մասին օրենսդրության, տրանսպորտի ոլորտում գործունեության իրականացման լիցենզիաների, միջազգային փոխադրումների թույլտվությունների, ջրային, էլեկտրատրանսպորտային, մետրոպոլիտենային և երկաթուղային տրանսպորտի գործունեության, ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհներին գովազդի մասին օրենսդրության, ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժական կազմի տեխնիկական շահագործման վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրության պահանջների կատարման նկատմամբ, 2) ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտում տեղի ունեցած ճանապարհատրանսպորտային պատահարների, դրանց առաջացման պատճառների վերլուծություն, անհրաժեշտության դեպքում համապատասխան պետական մարմինների հետ համատեղ կանխարգելիչ միջոցառումների ձեռնարկում, ինքնագնաց ճանապարհաշինարարական մեքենաների և մեխանիզմների, ջրային, երկաթուղային տրանսպորտային միջոցների կադաստրի վարում՝ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան:
- «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքը սահմանում է լիցենզավորման ենթակա գործունեության տեսակները և կարգավորում է լիցենզավորման հետ կապված հարաբերությունները: Սույն օրենքի մի շարք դրույթներ առնչվում են տրանսպորտի ոլորտի հետ: Այսպիսով, տրանսպորտային գործունեության մի քանի տեսակներ ենթակա են լիցենզավորման: Դրանք են՝ «Ընդհանուր օգտագործման ուղևորատար ավտոմոբիլային տրանսպորտով կանոնավոր փոխադրումների կազմակերպում» և «Մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումների կազմակերպում» (Հոդված 43/16): Տրանսպորտի բնագավառի լիցենզավորման գործընթացը սկսվել է 2006 թվականի դեկտեմբերից: Տրանսպորտի բնագավառի լիցենզավորման համար մեկ այլ կարևոր օրենք է հանդիսանում «Տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության գործունեության» մասին ՀՀ օրենքը (ուժի մեջ է սկսած 2007 թվականի հունիսի 19-ից): Օրենքով սահմանվում է, որ այս գործառույթը պետք է իրականացվի հավաստագրված առևտրային կազմակերպությունների կողմից: «Ավտոճանապարհային գործունեության կազմակերպման» մասին հոդված 43-ը սահմանում է գործունեության այն տեսակները, որոնք նույնպես պետք է լիցենզավորվեն: Մեկ այլ լիցենզավորվող գործունեություն է հանդիսանում մեքենաներ վարելու համար վերապատրաստման դասընթացը, որը ներառված է «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքում: Գործունեության այս տեսակը Հայաստանի Հանրապետության գիտության և կրթության նախարարության պատասխանատվություններից մեկն է: Օժանդակող կառավարության որոշումներն ընդունվել են և ուժի մեջ են 2007 թվականի հունիսի 19-ից:

Օրենսդրական դաշտ

Հարց 2. Արդյո՞ք օրենսդրությունը հատուկ գործառույթներ է վերապահում նախարարությանը կամ կարգավորող մարմնին ավտոճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտը կարգավորող օրենսդրության վերահսկողության և կիրարկման համար:

Ոչ բոլոր օրենքներն են ուղղակիորեն նախատեսում կամ սահմանում իրականացման, վերահսկողության և կիրարկման համար պատասխանատու որևէ նախարարություն կամ կարգավորող մարմին: Ընդհանուր առմամբ, կոնկրետ օրենքին հղում կատարող կառավարության որոշմամբ է պատասխանատվությունը վերապահվում կոնկրետ նախարարությանը կամ մարմնին:

Հայաստանում տրանսպորտի ոլորտի համար պատասխանատու պետական հաստատությունը ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունն է: ՀՀ տրանսպորտի տեսչությունը գործում է ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության ենթակայության ներքո՝ որպես աշխատակազմի արտաքին վարչություն:

Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարություն³²

Նախարարության նպատակներն ու խնդիրներն են.

ա) իր իրավասության շրջանակներում տրանսպորտի, կապի, տեղեկատվայինացման բնագավառների գործունեության պետական կառավարումը, կարգավորումը, պետական քաղաքականության մշակումն ու իրականացումը.

բ) տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայինացման բնագավառներում ընթացիկ ու հեռանկարային ծրագրերի մշակումը և իրականացումը.

գ) տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայինացման բնագավառներում գիտատեխնիկական առաջընթացի ապահովումը.

դ) տրանսպորտային համակարգում տեղեկատվության համակարգումը վերլուծությունը և կանխատեսումը.

ե) իր իրավասությունների շրջանակներում տարածքային կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինների հետ տրանսպորտի բնագավառում գործունեության համակարգումը.

զ) տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայինացման բնագավառներում մոբիլիզացիոն ծրագրերի մշակումն ու արտակարգ իրավիճակներում գործող տրանսպորտային միջոցների, հեռահաղորդակցության ցանցերի և կապի այլ միջոցների գործունեության համակարգումը.

է) տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայինացման ոլորտներում միջպետական համագործակցությունը, իր իրավասության սահմաններում միջազգային կազմակերպություններում տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայինացման բնագավառի շահերը ներկայացնելն ու դրանց պաշտպանությունը.

ը) տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայինացման բնագավառներին առնչվող նորմատիվ իրավական և նորմատիվ տեխնիկական ակտերի մշակումը.

³² ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության՝ աշխատակազմ պետական կառավարչական հիմնարկ ստեղծելու և ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության կանոնադրությունն ու աշխատակազմի կառուցվածքը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության թիվ 1809-Ն որոշում, նոյեմբերի 21, 2002թ.:

թ) տրանսպորտի շահագործման տեխնիկական նորմերի և ստանդարտների մշակումը.

ժ) իր իրավասության սահմաններում տրանսպորտի ոլորտի նորմատիվ իրավական ակտերի կատարման վերահսկողության իրականացումը.

ժա) իր իրավասությունների սահմաններում ուղևորափոխադրումների միասնական համակարգի կազմակերպումը:

Նախարարությունն իր նպատակների և խնդիրների իրականացման համար Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ սահմանված կարգով իրականացնում է հետևյալ գործառույթները՝

1) տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայնացման բնագավառներում օրենքով նախատեսված գործունեության առանձին տեսակների լիցենզավորումը.

2) մասնավորեցման գործընթացի ապահովման համար անհրաժեշտ միջոցառումների իրականացումը.

3) տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայնացման ոլորտներին առնչվող նորմատիվ իրավական և նորմատիվ տեխնիկական ակտերի մշակումը, իր իրավասության սահմաններում Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ սահմանված կարգով տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայնացման բնագավառների գործունեությունը կարգավորող գերատեսչական նորմատիվ ակտերի ընդունումը.

4) տրանսպորտի և կապի օբյեկտների ու դրանց պաշտպանական գոտիների պետական հողերի օգտագործման սահմանափակումների և նորմերի սահմանումը.

5) իր իրավասությունների սահմաններում տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայնացման բնագավառների միջազգային կազմակերպություններում Հայաստանի Հանրապետության շահերի ներկայացումը.

6) միջազգային կազմակերպությունների և օտարերկրյա պետությունների կողմից ֆինանսավորվող ծրագրեր իրականացնող գրասենյակների հետ իր իրավասության սահմաններում համագործակցությունը.

7) տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայնացման ոլորտներում Հայաստանի Հանրապետության միջազգային պայմանագրերի (համաձայնագրերի) նախագծերի նախապատրաստման, կնքման, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության ստանձնած պարտավորությունների կատարման աշխատանքներին մասնակցությունը և իր իրավասության սահմաններում միջազգային համագործակցության այլ ձևերի իրականացումը.

8) օրենքով և իրավական այլ ակտերով սահմանված կարգով տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայնացման բնագավառներին վերաբերվող համապատասխան վարչական վիճակագրական հաշվետվությունների (հարցաթերթեր, տեղեկանքներ և այլն) ներդրումը և դրանց միջոցով հավաքագրված տվյալների հիման վրա վարչական վիճակագրական ռեզիստրի վարումը.

9) Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ տնտեսական ծրագրերի տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվայնացման ոլորտներին վերաբերվող բաժինների մշակումը.

10) իր իրավասության սահմաններում պետական մասնակցությամբ առևտրային կազմակերպություններում մասնակցի /բաժնետիրոջ/ լիազորությունների իրականացումը, ինչպես նաև պետական ոչ առևտրային կազմակերպությունների, պետական հիմնարկների կառավարումը.

11) ռադիոհաճախության տիրույթի պաշտպանության և պահպանման նորմերի և դրանց կիրառման կարգի սահմանումը.

12) Հայաստանի Հանրապետության իրավական ակտերով սահմանված կարգով հանրապետության տարածքում երկաթուղային պատահարների, վթարների, դժբախտ դեպքերի ծառայողական քննությունը և հաշվառումը.

13) նոր կառուցվող և վերակառուցվող երկաթուղիների ու օբյեկտների պատվիրատուի գործառույթների իրականացման նկատմամբ վերահսկողությունը.

14) տրանսպորտի բնագավառի նորմատիվ իրավական ակտերի կատարման վերահսկողության իրականացումը.

15) սահմանված կարգով տրանսպորտի բոլոր տեսակների գործունեությունը կանոնակարգող նորմատիվ և տեխնիկական նորմատիվ ակտերի մշակումը.

16) ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի զարգացման, շինարարության, նորոգման (հիմնանորոգում, միջին նորոգում) շահագործման (ընթացիկ նորոգում, պահպանություն) ծրագրերի, ավտոմոբիլային ճանապարհների դասակարգման և դրանց անվանացանկի հաշվառման գործառույթների իրականացումը.

17) ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի զարգացման, շինարարության, նորոգման ու պահպանման ծրագրերի, ավտոմոբիլային ճանապարհների դասակարգման և դրանց անվանացանկի հաշվառման իրականացումը և մշակումը.

18) ընդհանուր օգտագործման ոչ պետական և ոչ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների կառուցման և շահագործման թույլտվություն տալը.

19) ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման (ճանապարհային խնամքի և պահպանման համալիր աշխատանքներ, ճանապարհային կահավորումը ճանապարհային նշաններով, ճանապարհային նշագծումը և պարսպումը), երթևեկության անվտանգության (ճանապարհա-տրանսպորտային պատահարների առաջացման պատճառների ուսումնասիրումը), դրանց կանխարգելման ուղղությամբ անհրաժեշտ միջոցառումների ձեռնարկումը.

20) Հայաստանի Հանրապետության միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհներին տեղի ունեցած ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հաշվառումը.

21) Հայաստանի Հանրապետության միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա գովազդի մասին Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրության պահպանման, գովազդ տեղադրելու համար վճարի հաշվարկման և վճարման նկատմամբ վերահսկողություն.

22) ինքնագնաց ճանապարհաշինարարական մեքենաների պետական գրանցման իրականացումը և այլն:

Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարության աշխատակազմի Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային տեսչություն

Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարության աշխատակազմի Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային տեսչությունը Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարության կազմում գործող

Հայաստանի Հանրապետության գործադիր իշխանության հանրապետական մարմին է, որն օրենքով, իսկ առանձին դեպքերում նաև Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերում իրականացնում է վերահսկողության գործառնություններ և կիրառում է պատասխանատվության միջոցներ տրանսպորտի բնագավառում՝ հանդես գալով Հայաստանի Հանրապետության անունից:

Տեսչության նպատակներն ու խնդիրներն են՝

ա) իր իրավասության սահմաններում տրանսպորտի բնագավառին վերաբերող նորմատիվ ակտերի պահանջների կատարման նկատմամբ վերահսկողության ապահովումը:

բ) իր իրավասության սահմաններում տարածքային կառավարման մարմինների հետ տրանսպորտի բնագավառում գործունեության համակարգումը:

գ) իր իրավասության սահմաններում տրանսպորտի բնագավառին վերաբերող տեղեկատվության համակարգումը, վերլուծությունը և կանխատեսումը:

դ) իր իրավասության սահմաններում Հայաստանի Հանրապետության տարածքում միջազգային փոխադրումների նկատմամբ վերահսկողության իրականացման միջոցով Հայաստանի Հանրապետության կողմից կնքված միջազգային համաձայնագրերի պահանջների կատարմանը նպաստելը:

Տեսչությունն իր նպատակների և խնդիրների իրականացման համար Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ սահմանված կարգով իրականացնում է հետևյալ գործառնությունները՝

ա) իր իրավասության սահմաններում տրանսպորտի բնագավառին վերաբերող նորմատիվ իրավական ակտերի պահանջների կատարման նկատմամբ վերահսկողության իրականացում:

բ) Հայաստանի Հանրապետության և օտարերկրյա փոխադրողների կողմից միջազգային հաղորդակցությունում փոխադրումների իրականացմանը ներկայացվող պահանջների կատարման նկատմամբ իր իրավասության սահմաններում վերահսկողության իրականացում:

գ) ավտոկայարանային և երթակարգավարական ծառայությունների կողմից՝ փոխադրողների և ուղևորների սպասարկմանը ներկայացվող պահանջների կատարման նկատմամբ վերահսկողության իրականացում, սպասարկման ու ծառայությունների որակի բարելավման վերաբերյալ առաջարկությունների ներկայացում:

դ) Հայաստանի Հանրապետությունում գործող օրենսդրության պահանջներին համապատասխան՝ ավտոտրանսպորտով կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների ընտրության մրցույթների կազմակերպմանը մասնակցությունը, այդ իրավունքը շահած կազմակերպությունների կողմից ուղևորափոխադրումներին ներկայացվող՝ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ սահմանված պահանջների կատարման նկատմամբ վերահսկողության իրականացում:

ե) իր իրավասության սահմաններում Հայաստանի Հանրապետության գործադիր իշխանության մարմիններ՝ տրանսպորտային օրենսդրության պահանջները խախտող սուբյեկտներին պատասխանատվության ենթարկելու, ինչպես նաև ճանապարհատրանսպորտային պատահարների կանխման, վթարայնության նվազեցման, տրանսպորտի տեխնիկական շահագործման և բնապահպանական պահանջների կատարման վերաբերյալ առաջարկությունների ներկայացում:

զ) իր իրավասության շրջանակներում՝ սահմանված կարգով լիցենզավորված տրանսպորտային գործունեություն իրականացնողների կողմից լիցենզիայի պայմանների կատարման վերահսկողության իրականացում:

ե) ճանապարհատրանսպորտային պատահարների, տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող անվտանգության տեխնիկայի պահանջների խախտումների հետևանքով առաջացած վթարների և վթարային իրավիճակների մասնագիտական ծառայողական հետազոտություններին մասնակցություն:

ը) տրանսպորտի օբյեկտների ու դրանց պաշտպանական գոտիների օգտագործման սահմանափակումների և նորմերի, գերատեսչական նորմատիվ ակտերի պահանջների կատարման նկատմամբ իր իրավասության սահմաններում հսկողության իրականացում:

թ) տրանսպորտային օրենսդրության պահանջների խախտման համար՝ օրենքով սահմանված կարգով վարչական տուգանքների կիրառում:

ժ) տրանսպորտով վտանգավոր բեռների անվտանգ փոխադրման հարցերով շահագրգիռ պետական կառավարման մարմինների հետ համագործակցություն:

ժա) ավտոմոբիլային ճանապարհներին գովազդ տեղադրելու համար վճարի հաշվարկման և վճարման նկատմամբ վերահսկողության իրականացում:

ժբ) ինքնագնաց ճանապարհաշինարարական ու այլ մեքենաների և դրանց կցորդների պետական գրանցման իրականացում:

Ճանապարհային տրանսպորտ

▪ Սոցիալական օրենսդրություն

Տրանսպորտի բնագավառում սոցիալական հիմնախնդիրները կարգավորող հատուկ օրենսդրական ակտեր գոյություն չունեն: Սոցիալական խնդիրները և հիմնախնդիրները կարգավորվում են ՀՀ աշխատանքային օրենսգրքով:

▪ Լիցենզավորում

Լիցենզավորման մասին ՀՀ օրենքով տրանսպորտային գործունեության որոշ հատվածներ ենթակա են լիցենզավորման: Այդ հատվածներն են.

- Ընդհանուր օգտագործման ուղևորատար ավտոմոբիլային տրանսպորտով կանոնավոր փոխադրումների կազմակերպման գործունեություն,
- Մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումների կազմակերպման գործունեություն,
- Տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության գործունեություն,
- Մեքենաների վարման վերապատրաստման դասընթացի գործունեություն:

▪ Տեխնոլոգիա

Օրենսդրությամբ սահմանված չէ որևէ հատուկ տեխնոլոգիա, որը պետք է կիրառվի ավտոճանապարհային հատվածում: Շարունակվում են կիրառվել նախկին սովետական տեխնոլոգիաները:

▪ Անվտանգություն

«Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի Հոդված 23-ի՝ «Տրանսպորտային միավորների և ապրանքների անվտանգության» համաձայն՝ տրանսպորտի բնագավառի պետական մարմնի ներքո պետք է ստեղծվի հատուկ ծառայություն, որը պատասխանատու կլինի փոխադրվող ապրանքների և տրանսպորտային միավորների անվտանգության, տրանսպորտային միջոցներում հրդեհի կանխման նախաձեռնման և վթարների հետևանքների վերացման համար: Այս ծառայությունը մինչ այժմ չի ստեղծվել:

Տրանսպորտի մասին ՀՀ օրենքի համաձայն (Հոդված 24-ի՝ «Տրանսպորտի մասին անվտանգության և էկոլոգիական նորմերի մասին դրույթ» կետ 1 և կետ 2) տրանսպորտային կառույցները, ճանապարհները և այլ սուբյեկտները պետք է հագեցված լինեն անվտանգության սարքերով և պահանջվող այլ միջոցներով: Փոխադրողներն անհատական պատասխանատվություն են կրում մարդկանց առողջության և կյանքի անվտանգության, ինչպես նաև շրջակա միջավայրի պաշտպանության համար: Պայթուցանված, հրդեհավտանգ և ռադիոակտիվ, քիմիական քայքայիչ նյութերի և այլ վտանգավոր ապրանքների փոխադրողները պետք է նախատեսեն անվտանգության միջոցառումներ՝ կանխելու արտակարգ իրավիճակները փոխադրման ժամանակ և այդ իրավիճակների դեպքում պաշտպանական գործողություններ կատարելու համար:

Ինչպես պահանջվում է ԵՄ օրենսդրությամբ՝ պետք է գոյություն ունենա նաև պետական ծառայություն, որը պատասխանատու կլինի այդ միջոցառումների վերահսկողության և հսկողության համար և որին կծանուցեն արտակարգ իրավիճակներում:

- Ծանապարհների պիտանիության փորձարկումներ, անվտանգություն և էկոլոգիական որակ,

Շահագործման համար պիտանի համարվելու համար ավտոմեքենաները պետք է անցնեն համապիտանելիության փորձարկումներ և ստանան համապատասխան վկայական: Այս ընթացակարգն ընդգրկում է նաև էկոլոգիական որակի փորձարկում:

Փոխադրողները պատասխանատու են ձեռնարկելու բոլոր հնարավոր ջանքերը շրջակա միջավայրը պաշտպանելու համար: Նրանցից զանձվում է տուգանք շրջակա միջավայրին վնաս հասցնելու դեպքում՝ համաձայն «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի:

«Հայաստանի Հանրապետությունում տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական անհրաժեշտ զննություն անցկացնելու համար ընթացակարգի հաստատման մասին» թիվ 344-Ն, 15.12.2007, ՀՀ կառավարության որոշման համաձայն՝ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարին և ՀՀ ոստիկանության ղեկավարին հանձնարարվել էր թիվ ՆՆԿ-301Ա, 26.12.2005, ՀՀ կառավարության որոշման համաձայն ստեղծված աշխատանքային խմբի հետ համաձայնեցնելուց հետո ընդունել Մշտական աշխատանքային խմբի ստեղծման և վերջինիս իրավասությունների սահմանման մասին համատեղ որոշում: Խմբի հիմնական գործառույթն է տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության միջոցների օգտագործմամբ և տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական պարտադիր զննության իրականացման ներդրումային արդյունավետության ավտոճանապարհային անվտանգության պայմանների ուսումնասիրություն:

- Մասնավոր ավտոմեքենաներ
- Առևտրային նպատակներով օգտագործվող մեքենաներ

Հայաստանում մասնավոր և առևտրային նպատակներով օգտագործվող ավտոմեքենաների կարգավորման միջև չկա որևէ զգալի տարբերություն:

- Իրականացում և վերահսկողություն

Տրանսպորտի ոլորտում կարգավորման, դիտանցման և վերահսկողության պատասխանատվությունները վերապահված են ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությանը և Ավտոճանապարհային ոստիկանությանը:

- Ավտոճանապարհային տեսչական ստուգումներ

Վերջերս դրական փոփոխություններ են տեղի ունեցել տրանսպորտի ոլորտում: Պետավտոտեսչություն այլևս գոյություն չունի: Ներկայումս ճանապարհային ոստիկանությունը վերահսկողությունն իրականացնում է պարեկության միջոցով. ավտոճանապարհային ոստիկանության հիմնական գործառույթն է երթևեկության կարգավորումը և անվտանգության ապահովումը ճանապարհներին: Այլևս երթևեկության հարցերը կարգավորող ոստիկանները (պետավտոտեսուչները) ճանապարհներին

մեքենաներ չեն կանգնեցնում, եթե չկա կառավարության կողմից տրված հատուկ հրահանգ: Նրանք կանգնեցնում են մեքենաներ միայն այն դեպքերում, երբ կատարվում է երթևեկության կանոնների խախտում:

- Միջազգային տրանսպորտ

- Ճանապարհային փոխադրման և ավտոճանապարհային ուղևորային տրանսպորտի համար լիցենզավորման համակարգեր

Ավտոճանապարհային բեռների փոխադրման տրանսպորտի հետ կապված որևէ լիցենզավորման ընթացակարգ սահմանված չէ, սակայն ավտոճանապարհային ուղևորային տրանսպորտի համար սահմանված է լիցենզավորման ընթացակարգ: Դրանք ուղևորային փոխադրումներն են ավտոբուսներով, երթուղային տաքսիներով, տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննությունը և վարորդական իրավունքի վկայական ստանալու համար մասնագիտական վերապատրաստումը:

- Աշխատանքային և հանգստի ժամեր

ՀՀ օրենսդրությամբ այս խնդիրները կարգավորող որևէ դրույթ սահմանված չէ (ՀՀ աշխատանքային օրենսգիրք):

- Ավտոճանապարհային տրանսպորտի օպերատորների որակավորում

- Ճանապարհով վտանգավոր բեռների փոխադրում

Տրանսպորտի մասին ՀՀ օրենքով սահմանված է ճանապարհով վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին դրույթ (Հոդված 24.3). «Պայթուցավտանգ, արագ բռնկվող, ռադիոակտիվ, թունավոր և այլ վտանգավոր բեռների փոխադրման կարգը հաստատում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը: Պայթուցավտանգ, արագ բռնկվող, ռադիոակտիվ, թունավոր և այլ վտանգավոր բեռներ փոխադրողը պարտավոր է փոխադրման անվտանգությունն ապահովել պատվիրատուի հաշվին՝ փոխադրման ընթացքում վթարային վիճակների առաջացումը կանխելու, իսկ վթարների դեպքում՝ դրանց հետևանքները վերացնելու նպատակով, եթե օրենսդրությամբ այլ կարգ սահմանված չէ»:

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունը ներկայումս մշակում է ճանապարհով վտանգավոր բեռների փոխադրման մասով «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքում լրացումներ կատարելու մասին նախագիծ՝ համաձայն Ճանապարհով վտանգավոր բեռների միջազգային փոխադրման վերաբերյալ եվրոպական համաձայնագրի:

- Կիրարկում
- Տրանսպորտի ոլորտի օպերատորների, անվտանգության խորհրդատուների և վտանգավոր բեռներ փոխադրող ավտոմեքենաների վարորդների վերապատրաստում

Այս խնդիրները կարգավորող դրույթները բացակայում են ՀՀ օրենսդրությունում, և վերը նշված կիրարկման և վերապատրաստման գործառույթները չեն իրականացվում:

- Պտուտագրիչներին ներկայացվող պահանջներ

ՀՀ օրենսդրությամբ նախատեսված չեն պտուտագրիչներին ներկայացվող հատուկ պահանջներ և ընթացակարգեր:

- Արագությունը սահմանափակող սարքեր

Համաձայն ՀՀ կառավարության թիվ 1226-Ն որոշման 24-րդ կետի՝³³ միջպետական բեռնափոխադրումներ իրականացնող ավտոմոբիլները պետք է կահավորված լինեն ստուգաչափված տախոգրաֆներով, սակայն սահմանային անցակետերում, ինչպես նաև ճանապարհներին չկան ստուգման հատուկ կետեր բեռնատար մեքենաները և ծանրաքարշ տրանսպորտային միջոցները ստուգելու համար:

- Ծանրաքարշ տրանսպորտային միջոցների բնապահպանական դասակարգումը հաստատող փաստաթղթեր տրամադրելու համար վարչական կառույց (օր.՝ Euro I, Euro II և այլն³⁴)
 - Eurovignette-ի կիրառում
 - Համարժեքություն և համատեղ ճանաչում

Հայաստանում օրենսդրությամբ չեն կարգավորվում ծանրաքարշ տրանսպորտային միջոցների բնապահպանական դասակարգման (օրինակ՝ Euro I, Euro II etc), փաստաթղթերի հետ կապված խնդիրները:

Երկաթուղային տրանսպորտ

- Երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպում. պետական և մասնավոր հատվածի օպերատորներ

«Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ն Հայաստանում երկաթուղային ճանապարհների ենթակառուցվածքի և շարժակազմերի միակ օպերատորը և կառավարողն է: 2007թ. հոկտեմբերի 28-ին ընդունվեց «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքը, որի նպատակը երկաթուղային ճանապարհները կոնցեսիոն կառավարման հանձնելու համար նախապատրաստելն է: Կառավարությունը ստորագրել է կոնցեսիոն պայմանագիր և երկաթուղին փոխանցել կոնցեսիոն պայմանագրի կողմին (ենթակառուցվածք և շարժակազմ):

ՀՀ կառավարության թիվ 1497-Ն, 12.10.2006, որոշման համաձայն՝ ՀՀ երկաթուղին կոնցեսիոն համաձայնագրով փոխանցելու կապակցությամբ ստեղծվել էր համակարգման խորհուրդ՝ համակարգելու և վերահսկելու այս գործարքը: Խորհուրդը գլխավորում է ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարը: ՀՀ առևտրի և տնտեսական զարգացման նախարարը նույնպես այս խորհրդի անդամ է՝ ՀՀ արդարադատության նախարարի, ՀՀ ֆինանսների և էկոնոմիկայի նախարարի և ՀՀ կառավարության աշխատակազմի ղեկավար-նախարարի հետ միասին:

- Կարգավորող մարմին

Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի ոլորտի կառավարման կառուցվածքը պահպանելու համար և «Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ -ն ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությանը փոխանցման մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 9377-Ն, 20.07.1993 որոշման համաձայն՝ հայկական երկաթուղին ընդգրկվել է ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության կազմում՝ սկսած 1993 թվականից մինչև կոնցեսիոն պայմանագրի ստորագրումը:

«Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ի համար կարգավորման մարմինը ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունն է: Ընկերությունը մենաշնորհային դիրք ունի երկաթուղային ոլորտում. այն երկաթուղային ենթակառուցվածքի և շարժակազմերի միակ օպերատորն ու կառավարողն է:

³³ 2007թ. օգոստոսի 30-ի «ՀՀ տարածքից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումների իրականացման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1226-Ն որոշում

³⁴ Ներմուծել EURO I և II-ի մասին կանոնակարգ:

Այս կառուցվածքը չի համապատասխանում ԵՄ պահանջներին, քանի որ կարգավորող մարմինը պետք է անկախ լինի ենթակառուցվածքից և շարժակազմերի օպերատորից, ինչպես նաև չպետք է իրականացնի այդ գործառնությունները:

- Երկաթուղային ընկերությունների լիցենզավորում

«Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքի համաձայն՝ Հայաստանում երկաթուղային տրանսպորտի գործունեության կազմակերպումը լիցենզավորման ենթակա գործունեություն է: Միևնույն օրենքի համաձայն՝ կան լիցենզավորման երկու ընթացակարգեր. ա/ պարզեցված (երբ այն տրամադրվում է մեկ գերատեսչության կողմից) և բ/ բարդ (երբ այն տրամադրվում է կառավարության կողմից փորձագիտական հանձնաժողովի որոշման հիման վրա): Երկաթուղային ճանապարհների լիցենզավորումն անցնում է բարդ գործընթացով: Հայաստանում այլ ընկերությունների կողմից այս ընթացակարգի կիրառման դեպքեր հայտնի չեն:

- Երկաթուղիների անվտանգության հավաստագրում

Օրենսդրությամբ չի նախատեսվում տրանսպորտի անվտանգության որևէ հատուկ հավաստագրում:

- Ենթակառուցվածքային վճարներ

Բոլոր վճարները և տուրքերը հավաքագրվում են «Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ի կողմից: ՀԾԿՀ-ը հաստատում է այդ վճարների հաշվարկման մեթոդաբանությունը և օգտագործման վճարը:

- Ենթակառուցվածքային կարողությունների տեղաբաշխում

Չկա ենթակառուցվածքային կարողությունը տեղաբաշխելու համար որևէ պատասխանատու պետական մարմին: Այն իրականացվում է «Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ի կողմից:

- Երկաթուղային անվտանգության մարմին

Չկա երկաթուղային ճանապարհների անվտանգության համար պատասխանատու որևէ գերատեսչություն: Այդ գործառնություն իրականացվում է «Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ի կողմից:

- Միջադեպերի և պատահարների հետազոտության անկախ մարմին

Օրենսդրության համաձայն այս գործառնությոնը պետք է իրականացվի ՀՀ տրանսպորտային տեսչության կողմից: Տեսչությունն ունի ցածր կարողություններ (մարդկային ռեսուրսներ և սարքավորումներ) ամբողջությամբ այս առաջադրանքը կատարելու համար: Տրանսպորտային տեսչությունը պետք է ապահովի հետաքննությունների և վերլուծությունների իրականացումը և առաջարկի անվտանգության միջոցառումներ:

«Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ն կատարում է միջադեպերի և վթարների հետաքննություն՝ երկաթուղային անվտանգության իրենց սեփական վարչության միջոցով:

Հարց 3. Արդյո՞ք օրենսդրությունը հնարավորություն է տալիս ստեղծել հայկական հասարակական կազմակերպություններ, որոնք կգործեն այս ոլորտում:

Տրանսպորտի ոլորտում ՀԿ-ների գործունեությունը կարգավորող օրենսդրություն Հայաստանում գոյություն չունի: Հայաստանում ՀԿ-ների գործունեությունը կարգավորվում է «Հասարակական կազմակերպությունների մասին» ՀՀ օրենքով: Որոշ ՀԿ-ներ գործունեություն են ծավալում տրանսպորտի ոլորտում, սակայն նրանց գործունեությունը հիմնականում սահմանափակվում է անվտանգության կանոնների շուրջ հանրային իրազեկության բարձրացմամբ և դպրոցականների համար նախատեսված տրանսպորտային անվտանգության գրականության տարածմամբ:

Ստորև ներկայացվում է տրանսպորտի ոլորտում ակտիվ ՀԿ-ների ցանկը.

- «Հայկական ավտոմոբիլասերների միություն»
- «Կին վարորդների միություն»
- «Աքիլես»

Հարց 4. Ինչպիսի՞ն է ավտոճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտը կարգավորող օրենսդրության իրականացման վերահսկողության և կիրարկման համար Հայաստանի ինստիտուցիոնալ և վարչական կառուցվածքը:

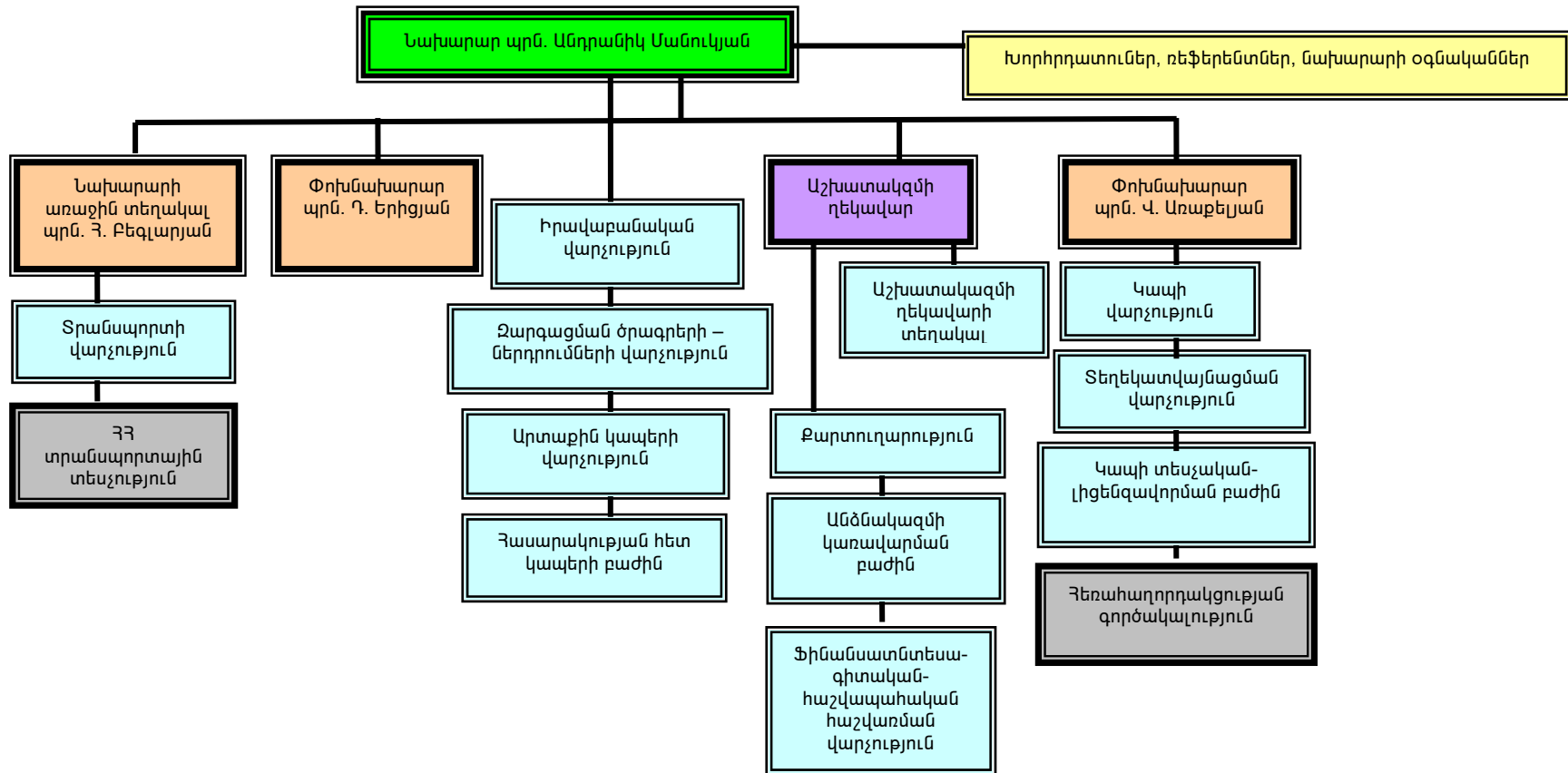
ա. ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունը պատասխանատու է ավտոճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառը կարգավորող օրենսդրության վերահսկողության և կիրարկման համար:

1. Տրանսպորտային տեսչությունը Հաստատանի Հանրապետության օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերում իրականացնում է վերահսկողության գործառույթներ և կիրառում է պատասխանատվության միջոցներ տրանսպորտի բնագավառում՝ հանդես գալով Հայաստանի Հանրապետության անունից,
2. Հեռահաղորդակցության գործակալությունը պատասխանատու է գերատեսչական ցանցերի ստեղծման և շահագործման ապահովման համար,
3. Արտաքին կապերի վարչությունը պատասխանատու է արտաքին կապերի համար: Նրանք առաջարկություններ են ներկայացնում միջազգային մակարդակով թույլտվությունների համար, բանակցություններ վարում տրանսպորտի ոլորտին առնչվող միջազգային համաձայնագրերի շուրջ,
4. Տրանսպորտի վարչությունը պատասխանատու է տրանսպորտի ոլորտում պետական քաղաքականության մշակման և իրականացման համար,
5. Ջարգացման ծրագրերի ներդրումների վարչությունը պատասխանատու է տրանսպորտի և կապի ոլորտների զարգացման համար, զարգացման ռազմավարության և օրենսդրական փոփոխությունների համար,
6. Կապի տեսչական – լիցենզավորման բաժինը պատասխանատու է տրանսպորտի և փոստի ոլորտներում գործողությունների լիցենզավորման համար,
7. Ֆինանսատնտեսագիտական – հաշվապահական հաշվառման վարչությունը պատասխանատու է նախարարության ֆինանսական և տնտեսական վերլուծության և գնումների ծրագրի համար,
8. Կապի վարչությունը պատասխանատու է կապի ոլորտում պետական քաղաքականության մշակման և իրականացման համար,
9. Տեղեկատվային ցանցի վարչությունը պատասխանատու է տեղեկատվային ցանցի ոլորտում պետական քաղաքականության մշակման և իրականացման համար,
10. Իրավաբանական վարչությունը պատասխանատու է բոլոր առաջարկված օրենսդրական փոփոխությունների, ներդրումային ծրագրերի և ներկայիս գործարքների վերանայման համար,
11. Հասարակության հետ կապերի բաժին,
12. Անձնակազմի կառավարման բաժին՝ վարչական գործառույթներ,
13. Զարտուղարություն՝ վարչական գործառույթներ:

Նախարարությունն ունի մոտ 158 աշխատակից, որոնցից 60%-ն ապահովված են համակարգիչներով և միայն 20%-ն է ապահովված ինտերնետային կապով: Հիմնական գործառնությունների համար անհրաժեշտ կարողություններն առկա են, սակայն դրանք բավարար չեն առավել բարդ խնդիրների լուծման համար: Նախարարության

ստորաբաժանումների միջև աշխատանքները լավ են համակարգվում, առկա է
ինստիտուցիոնալ հիշողություն:

ՓՓՆԻ ՆՅԵՁՈՒՆԻ ՇՆԻՆԻ ԳՆԱՀԱՅՈՒՄՆԵՐԻ ՆԱԽԱՐԱՐԻ ՕԳՆԱԿԱՆՆԵՐ



ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության կազմում գործող Տրանսպորտային տեսչություն

Տրանսպորտային տեսչությունից պահանջվում է ապահովել մարդու կյանքի, գույքի, շրջակա միջավայրի պաշտպանության առնչությամբ տեխնիկական կանոնակարգերով և այլ օրենսդրական ակտերով նախատեսվող անվտանգության պահանջների կիրառումը: Տեսչությունն ունի 29 աշխատակից:

ՀՀ տրանսպորտի տեսչության կառուցվածքը

(ՀՀ կառավարության թիվ 1810-Ն, 21.11.2002, որոշում)

Տեսչության ղեկավար

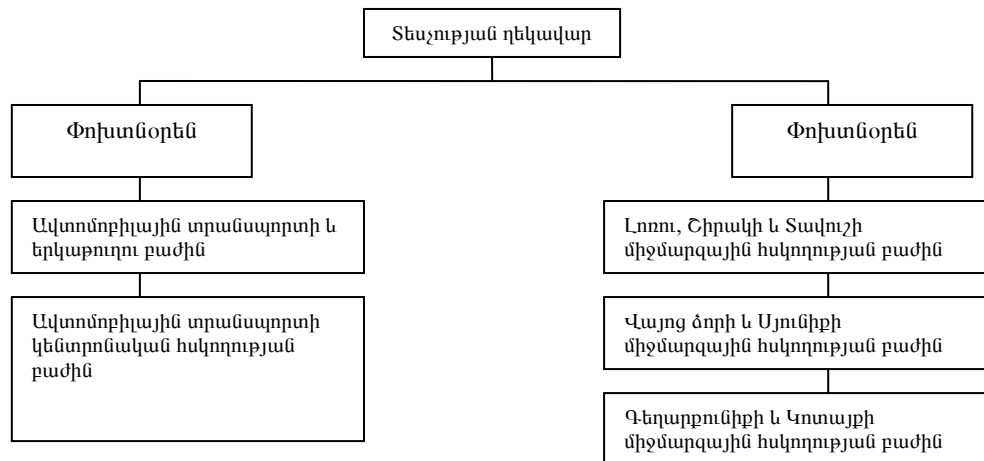
Տեղակալներ - 2

I. Կառուցվածքային ստորաբաժանումներ

1. Ավտոմոբիլային տրանսպորտի և երկաթուղու բաժին
2. Ավտոմոբիլային տրանսպորտի կենտրոնական հսկողության բաժին

II. Տարածքային մարմիններ

1. Լոռու, Շիրակի և Տավուշի միջմարզային հսկողության բաժին (Վանաձոր)
2. Վայոց ձորի և Սյունիքի միջմարզային հսկողության բաժին (Գորիս)
3. Գեղարքունիքի և Կոտայքի միջմարզային հսկողության բաժին (Հրազդան)



բ. Կարգավորող մարմիններ³⁵, որոնք պատասխանատու են ավտոճանապարհային տրանսպորտի և երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող օրենսդրության վերահսկողության իրականացման և կիրարկման համար:

- ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն (Քաղաքականության մշակում և տեխնիկական կանոնակարգերի մշակում, լիցենզիայի տրամադրում).

³⁵ Դ-ա նույնպես կարող է լինել պետական կառույց կամ իրավասու մարմին:

- Տրանսպորտային վարչություն (տրանսպորտի ոլորտում քաղաքականության մշակում)։
- Տրանսպորտային տեսչություն (փաստաթղթերի ստուգում)։
- Ոստիկանություն
 - Ճանապարհային ոստիկանություն (երթևեկության կարգավորում և փաստաթղթերի ստուգում (Տեխնիկական ստուգումներ և լիցենզիաներ)։
- Քաղաքապետարաններ (ոստիկանության հետ համագործակցությամբ) իրականացնում են լուսացույցերի, կայանատեղերի, ճանապարհային նշանների և նշագծումների, հանրային տրանսպորտի համակարգում)։

գ. ՀԿ-ներ, որոնք ունեն ավտոճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառը կարգավորող օրենսդրության վերահսկողության իրականացման և կիրարկման համար համապատասխան լիազորություններ։

Լիցենզավորման մեջ ՀԿ-ները ներգրավված չեն։ Հայաստանում ՀԿ-ները մասնակցում են նոր օրենքների, ընթացակարգերի մշակման և գործող օրենսդրությունում լրամշակումներ կատարելու աշխատանքներին։

գ. Հավատարմագրման մարմիններ, եթե այդպիսիք կան, որոնք պատասխանատու են «ծանուցված մարմնի» հավատարմագրման համար՝ իրականացնելու համապատասխանության հավաստման ընթացակարգեր ավտոճանապարհային տրանսպորտի և երկաթուղային տրանսպորտի տեխնիկական կանոնակարգերի և ստանդարտների մասով։

Ծանուցվող մարմիններ չկան։

Կարգավորող մարմիններ

- Տրանսպորտի և կապի նախարարություն (տեխնիկական կանոնակարգերի նախագծում/մշակում և քաղաքականության մշակում)
 - Տրանսպորտի վարչություն (տրանսպորտի ոլորտում քաղաքականության մշակում)
 - Տրանսպորտի տեսչություն (Փաստաթղթերի ստուգումներ)
- Ոստիկանություն
 - Ճանապարհային ոստիկանություն (երթևեկության կարգավորում)
- Քաղաքապետարաններ (լուսացույցեր, կայանում, ճանապարհային նշաններ և նշագծում, հանրային տրանսպորտ)։

ՀՀ կառավարության որոշման համաձայն (տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական պարտադիր զննության իրականացման արդյունավետության ուսումնասիրություն և վերլուծություն) ստեղծվել են մշտական աշխատանքային խմբեր՝ ուսումնասիրելու և վերլուծելու ճանապարհային ոստիկանությունում կատարվող բարեփոխումների արդյունավետությունը։

Ճանապարհային տրանսպորտ

Հարց 5. Որո՞նք են ԵՄ ընդհանուր օրենսդրության ինստիտուցիոնալ և վարչական կառուցվածքային պահանջները ավտոճանապարհային տրանսպորտը և երկաթուղային տրանսպորտը կարգավորող օրենսդրության վերահսկողության իրականացման և կիրարկման համար։

Տրանսպորտի ոլորտում օրենսդրական միջոցառումների մեծ մասը չի նախատեսում առանձին վարչական կառույցների ստեղծում: Նման կանոնակարգերն ու հրահանգները բավականին սակավաթիվ են և դրանք ներկայացված են ստորև: Ընդհանուր առմամբ, յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է ինքնուրույն որոշի, թե որ հաստատությունն է (ամենից հաճախ Տրանսպորտի նախարարությունը) պատասխանատու *acquis*-ի արդյունավետ կիրարկման համար:

1. Տրանսպորտի նախարարություն կամ իր կազմում գործող մեկ այլ իրավասու մարմին, որը պատասխանատու է քաղաքականության մշակման, ինչպես նաև՝

- հավաստագրերի տրամադրման,
- անվտանգության համապատասխան կանոնների ապահովման,
- շուկա մուտք գործելու և մասնագիտությամբ աշխատելու հնարավորության,
- օպերատորների միջև հավասար մրցակցային պայմանների համար:

2. Ավտոճանապարհային տրանսպորտի հատվածի համար պատասխանատու մարմին (սոցիալական ոլորտի օրենսդրություն, լիցենզավորում և տեխնոլոգիային ու անվտանգությանն առնչվող օրենսդրություն):

- **Ավտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի համար պիտանիության փորձարկումներ** (թիվ 96/96/ԵՀ հրահանգ).
 - Փորձարկումները պետք է անցկացվեն պետության կողմից կամ պետության կողմից նշանակված և ուղղակիորեն վերահսկվող մարմինների կողմից հավասար մակարդակով **անվտանգություն և էկոլոգիապես մաքուր որակ** երաշխավորելու համար:
- Լիազորված ընկերություններ կամ ճանապարհային ոստիկանություն (պետավտոտեսչություն)՝ վերահսկելու ամտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի **դողաձածկանի պաշտպանաշերտերը** (ավտոճանապարհային ստուգումներ) (թիվ 89/459 հրահանգ).
 - Անհրաժեշտ է ապահովել, որպեսզի անդամ պետությունների և Համայնքի տարածքում գործող՝ առևտրային նպատակով օգտագործվող ավտոմեքենաներն ամբողջությամբ համապատասխանեն թիվ 96/96/ԵՀ հրահանգով նախատեսված հատուկ տեխնիկական պայմաններին:

3. Ավտոճանապարհային ստուգումներ՝ մեքենաների արգելակման, արտանետման համակարգերի, լսատերմների, լուսավորման և ազդանշանման սարքավորումները ստուգելու համար (թիվ 2000/30/ԵՀ հրահանգ):

4. Միջազգային տրանսպորտի համար լիցենզավորման համակարգ

- **Ավտոճանապարհով բեռնափոխադրում** (թիվ 881/92 կանոնակարգ). Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները տրամադրում են «Համայնքի համապատասխան թույլտվություն» (թիվ 881/92 կանոնակարգ) և համապատասխան պատժամիջոցներ են կիրառում խախտումների դեպքում ու պարբերաբար ստուգում են լիցենզավորված անձի կողմից լիցենզիայի պայմանների կատարումը:
- **Ավտոճանապարհով ուղևորափոխադրում** (թիվ 684/92 կանոնակարգ). Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները տրամադրում են «Համայնքի համապատասխան թույլտվություն» (թիվ 684/92 կանոնակարգ) և համապատասխան պատժամիջոցներ են կիրառում խախտումների դեպքում ու պարբերաբար ստուգում են լիցենզավորված անձի կողմից լիցենզիայի պայմանների կատարումը:

5. Պետական կառույցը կամ պետության կողմից ուղղակիորեն վերահսկվող Ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտի օպերատորը (թիվ 96/26/ԵՀ և թիվ 98/76/ԵՀ հրահանգներ) **պատասխանատու է ճանապարհով վտանգավոր ապրանքների փոխադրումներն իրականացնելու համար** (թիվ 94/55/ԵՀ և թիվ 95/50 հրահանգներ):

- Աշխատանքային ու հանգստի ժամերի կազմակերպման վերաբերյալ վտանգավոր բեռներ փոխադրող մեքենաների վարորդների (թիվ 3820/85 կանոնակարգ), տրանսպորտի ոլորտի օպերատորների (թիվ 98/76/ԵՀ հրահանգ) և անվտանգության խորհրդատուների (թիվ 96/35/ԵՀ հրահանգ) վերապատրաստման նպատակով անհրաժեշտ է ստեղծել քննություն իրականացնող և հավաստագրեր տրամադրող անկախ մարմիններ:
- **Պտուտագրիչներ** (թիվ 3821/85 և 2135/98 կանոնակարգեր) և արագությունը սահմանափակող սարքերը (փոփոխված թիվ 92/6 հրահանգ) պետք է տեղադրվեն անդամ պետությունների կողմից հաստատված ավտոարհեստանոցներում: Թվային պտուտագրիչների համար պետք է տրամադրվեն վարորդական քարտեր:

6. Անդամ պետությունների համապատասխան մարմինները, հիմնականում Տրանսպորտի նախարարությունը պետք է դիտարկի, թե արդյոք անհրաժեշտ է ստեղծել վարչական կառույց՝ **ծանրաքարշ տրանսպորտային միջոցների (ԾՏՄ) համար բնապահպանական դասակարգում** (օրինակ՝ Euro I, Euro II) նախատեսող փաստաթղթեր տրամադրելու համար: Այն կնպաստի ԵՄ անդամ պետություններում շահագործվող՝ Eurovignette կիրառող ԾՏՄ-ներից սահմանված ճշգրիտ գումարի գանձմանը:

7. Անդամ պետությունները պետք է նշանակեն վարչական մարմին(ներ), որոնք պետք է ունենան թունելների անվտանգությունն ապահովելու լիազորություն և անհրաժեշտ քայլեր ձեռնարկեն թիվ 2004/54/ԵՀ հրահանգի հետ համապատասխանությունն ապահովելու համար:

8. Վարորդական իրավունքի վկայականի մասով *acquis*-ի արդյունավետ իրականացման համար անհրաժեշտ է ստեղծել վարչական կարողություններ՝ ապահովելու հրահանգի իրականացումից առաջ տրամադրված վկայականների կատեգորիաների միջև համարժեքությունը և դրանց համարժեքությունը փոփոխված թիվ 91/439/ԵՏՀ հրահանգով սահմանված կատեգորիաների հետ: Քանի որ վարորդական իրավունքի բոլոր վավեր վկայականները պետք է փոխադարձ ճանաչվեն, այս համարժեքությունն անհրաժեշտություն է:

Երկաթուղային տրանսպորտ

1. Տրանսպորտի նախարարությունը կամ լիազոր մարմինը պատասխանատու են ինչպես տրանսպորտի բնագավառում քաղաքականության մշակման, այնպես էլ՝
 - հավաստագրերի տրամադրման,
 - անվտանգության համապատասխան կանոնների ապահովման,
 - շուկա մուտք գործելու և մասնագիտությամբ աշխատելու հնարավորության ապահովման,
 - օպերատորների միջև հավասար մրցակցային պայմանների ապահովման համար:
2. **Երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի պատասխանատու մարմին.** այս մարմինը չպետք է զբաղվի երկաթուղային փոխադրման ծառայությունների մատուցմամբ: Վերջինիս պարտականություններն են՝
 - Երկաթուղային ընկերություններին լիցենզիաների տրամադրում (թիվ 95/18 հրահանգ՝ փոփոխված թիվ 01/13 հրահանգով),
 - Ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարների սահմանում (թիվ 2001/14 հրահանգ),
 - Ենթակառուցվածքային կարողությունների տեղաբաշխում (թիվ 2001/14 հրահանգ):

3. **Անկախ կարգավորող մարմին**, որը պետք է գործի իբրև մի մարմին, որտեղ հնարավոր է բողոքարկել վճարների և երկաթգծի մուտքի հետ կապված որոշումները (թիվ 2001/14 հրահանգ, հոդված 30): Հնարավոր է ստեղծել նաև՝
- Համաձայն թիվ 96/48 և 2001/16 հրահանգների՝ **համաօգտագործելիություն համապատասխանության հավաստման համար ծանուցված մարմին** (ծանուցված մարմինը կարող էլ լինել մեկ այլ ԵՄ անդամ պետության ընկերություն կամ մարմին):
 - Անհրաժեշտ է ստեղծել երկաթուղային տրանսպորտի երթևեկության անվտանգության և պատահարների ու միջադեպերի փորձաքննության անկախ մարմիններ (2004 թվականի ապրիլին ընդունված թիվ 2004/49 հրահանգ):

Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի կառուցվածքը բերված է հավելված Գ-ում:

3. ԵՄ-Ի ԵՎ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՄԻՋԵՎ ՏԱՐԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Հարց 6. Ինչո՞վ է Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի ինստիտուցիոնալ և վարչական կառույցը տարբերվում ԵՄ ընդհանուր օրենսդրությամբ ամրագրված ինստիտուցիոնալ և վարչական կառույցներին ներկայացվող պահանջներից, որոնք անհրաժեշտ են ավտոճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող օրենսդրության կիրարկման և կատարման վերահսկողության համար:

Վերոհիշյալ հարցի պատասխանը ներկայացված է ստորև բերված աղյուսակում:

Հայաստանի ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտի վարչական կառույցի համեմատությունը ԵՄ-ի ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտի վարչական կառույցի պահանջների հետ

| ԵՄ տրանսպորտի ոլորտի վարչական կառույցի պահանջները | ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի վարչական կառույցը | Նշումներ |
|--|--|---|
| <p>1. Տրանսպորտի նախարարություն կամ իր կազմում գործող մեկ այլ իրավասու մարմին, որը պատասխանատու է քաղաքականության մշակման, ինչպես նաև.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ հավաստագրերի տրամադրման, ▪ անվտանգության համապատասխան կանոնների ապահովման, ▪ մուտք շուկա և մասնագիտությամբ աշխատելու հնարավորության ընձեռնաՎ, ▪ օպերատորների միջև հավասար մրցակցային պայմանների ապահովման համար: | <p>1. ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունը պատասխանատու է տրանսպորտի բնագավառում քաղաքականության մշակման և կատարման դիտանցման համար (օր.՝ տրանսպորտի ներքին կարգավորում)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Տրամադրում է հավաստագրեր, • Ապահովում է անվտանգության կանոնների պահպանումը ապահովում, • Շուկայում մասնագիտությամբ աշխատելու հնարավորություն չի ընձեռում, • Իրականացնում է շուկայի կարգավորման գործառույթներ | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |
| <p>2. Ավտոճանապարհային տրանսպորտի հատվածի համար պատասխանատու մարմին (սոցիալական ոլորտի օրենսդրություն, լիցենզավորում և տեխնոլոգիային ու անվտանգությանն առնչվող օրենսդրություն):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ավտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի համար պիտանիության փորձարկումներ (թիվ 96/96/ԵՀ հրահանգ). <ul style="list-style-type: none"> ○ Փորձարկումները պետք է անցկացվեն պետության կողմից կամ պետության կողմից նշանակված և ուղղակիորեն վերահսկվող մարմինների կողմից հավասար մակարդակով անվտանգություն և էկոլոգիապես մաքուր որակ երաշխավորելու համար: ▪ Լիազորված ընկերություններ կամ ճանապարհային ոստիկանություն (պետավտոտեսչություն)՝ վերահսկելու ավտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի դողաձածկանի պաշտպանաշերտերը (ավտոճանապարհային ստուգումներ) (թիվ 89/459 հրահանգ): <p>Անհրաժեշտ է ապահովել, որպեսզի անդամ պետությունների և Համայնքի տարածքում գործող՝ առևտրային նպատակով օգտագործվող ավտոմեքենաներն ամբողջությամբ համապատասխանեն թիվ 96/96/ԵՀ հրահանգով նախատեսված հատուկ տեխնիկական պայմաններին:</p> | <p>2. ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն (լիցենզավորում, քաղաքականության մշակում, տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական և անվտանգության նորմերի մշակում):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Պիտանիության փորձարկում <ul style="list-style-type: none"> ○ Մինչ այժմ այս գործառույթը վերապահված էր Պետավտոտեսչությանը, սակայն 2007 թվականի հուլիսից ի վեր տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննություն իրականացնում են լիցենզիա ունեցող առևտրային կազմակերպություններ: ▪ Մինչ այժմ ոչ մի մարմին լիազորված չէ վերահսկել ՀՀ տարածքում մեքենաների և դրանց կցասայլերի դողաձածկանի պահպանաշերտի (ճանապարհային ստուգումներ) տեխնիկական պահանջների կատարումը: ՀՀ տարածքում առևտրային նպատակներով օգտագործվող ավտոմեքենաները չեն կառավարվում տեխնիկական այս ընթացակարգերով: | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |
| <p>3. Ավտոճանապարհային ստուգումներ՝ մեքենաների արգելակման, արտանետման համակարգերի, լապտերների, լուսավորման և ազդանշանման սարքավորումները ստուգելու համար (թիվ 2000/30/ԵՀ հրահանգ՝):</p> <p>Անհրաժեշտ է ստեղծել վարչական կարողություններ՝</p> | <p>3. Պետավտոտեսչությունը պատասխանատու է ճանապարհների վրա, ինչպես նաև պիտանիության փորձարկման անցկացման ժամանակ մեքենաների արգելակման, արտանետման համակարգերի, լապտերների, լուսավորման և ազդանշանման սարքավորումների, ստուգման համար: Ցավոք, առկա վարչական կարողությունները</p> | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>իրականացնելու կամ վերահսկելու պարբերաբար կատարվող պիտանիության փորձարկումները և ավտոճանապարհային տեխնիկական ստուգումները (թիվ 96/96/ԵՀ և թիվ 2000/30/ԵՀ հրահանգներ):</p> | <p>սահմանափակ են, չկան համապատասխան սարքավորումներ և որակյալ կարողներ:</p> | |
| <p>4. Միջազգային տրանսպորտի համար լիցենզավորման համակարգ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 վտոճանապարհով բեռնափոխադրում (թիվ 881/92 կանոնակարգ): Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները տրամադրում են «Համայնքի համապատասխան թույլտվություն» (թիվ 881/92 կանոնակարգ) և համապատասխան պատժամիջոցներ են կիրառում խախտումների դեպքում ու պարբերաբար ստուգում են լիցենզավորված անձի կողմից լիցենզիայի պայմանների կատարումը: ▪ Ավտոճանապարհով ուղևորափոխադրում (թիվ 684/92 կանոնակարգ): Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները տրամադրում են «Համայնքի համապատասխան թույլտվություն» (թիվ 684/92 կանոնակարգ), և համապատասխան պատժամիջոցներ են կիրառում խախտումների դեպքում ու պարբերաբար ստուգում են լիցենզավորված անձի կողմից լիցենզիայի պայմանների կատարումը: | <p>4. Միջազգային փոխադրումների համար լիցենզավորման համակարգ. Հայաստանում միջազգային փոխադրումների համար հատուկ լիցենզավորման համակարգ գոյություն չունի:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Հայաստանում բեռների ավտոմոբիլային փոխադրման համակարգում լիցենզավորման համակարգ չի գործում: • Հայաստանում լիցենզավորված են միայն ուղևորների ավտոմոբիլային փոխադրումների ծառայությունները: | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |
| <p>5. Պետական կառույցը կամ պետության կողմից ուղղակիորեն վերահսկվող Ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտի օպերատորը (թիվ 96/26/ԵՀ և թիվ 98/76/ԵՀ հրահանգներ) պատասխանատու է ճանապարհով վտանգավոր ապրանքների փոխադրումներն իրականացնելու համար (թիվ 94/55/ԵՀ և թիվ 95/50 հրահանգներ):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Աշխատանքային ու հանգստի ժամերի կազմակերպման վերաբերյալ վտանգավոր բեռներ փոխադրող մեքենաների վարորդների (թիվ 3820/85 կանոնակարգ), տրանսպորտի ոլորտի օպերատորների (թիվ 98/76/ԵՀ հրահանգ) և անվտանգության խորհրդատուների (թիվ 96/35/ԵՀ հրահանգ) վերապատրաստման նպատակով անհրաժեշտ է ստեղծել քննություն իրականացնող և հավաստագրեր տրամադրող անկախ մարմիններ: ▪ Պտուտագրիչներ (թիվ 3821/85 և 2135/98 կանոնակարգեր) և արագությունը սահմանափակող սարքերը պետք է տեղադրվեն անդամ պետությունների կողմից հաստատված ավտոարհեստանոցներում: Թվային պտուտագրիչների համար պետք է տրամադրվեն վարորդական քարտեր: | <p>5. Ավտոճանապարհով վտանգավոր բեռների փոխադրման համար պատասխանատու պետական գերատեսչություն կամ պետության կողմից ուղղակիորեն վերահսկվող ավտոմոբիլային տրանսպորտի ոլորտի օպերատոր գոյություն չունի:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ավտոմոբիլային տրանսպորտի ոլորտի օպերատորների, անվտանգության խորհրդատուների, վտանգավոր բեռներ փոխադրող վարորդների վերապատրաստման, ինչպես նաև վերջիններիս աշխատանքային և հանգստի ժամերի կարգավորման համար զննություն իրականացնող և հավաստագրեր տրամադրող անկախ մարմիններ գոյություն չունեն: ▪ Պտուտագրիչներ և արագությունը սահմանափակող սարքեր Հայաստանում չեն օգտագործվում, քանի որ նման պահանջ ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված չէ: Աշխատանքային և հանգստի ժամերը կարգավորվում են ՀՀ աշխատանքային օրենսգրքով: | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |
| <p>6. Անդամ պետությունների համապատասխան մարմինները, հիմնականում Տրանսպորտի նախարարությունը պետք է դիտարկի, թե արդյոք անհրաժեշտ է ստեղծել վարչական կառույց՝ ծանրաքարշ տրանսպորտային միջոցների (ԾՏՍ) համար բնապահպանական</p> | <p>6. Ծանրաքարշ տրանսպորտային միջոցների (ԾՏՍ) բնապահպանական դասակարգման (օր.՝ Euro I, Euro II և այլն) հետ անչվող փաստաթղթեր սահմանող համապատասխան օրենսդրություն գոյություն չունի:</p> | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>դասակարգում (օրինակ՝ Euro I, Euro II) նախատեսող փաստաթղթեր տրամադրելու համար: Այն կնպաստի ԵՄ անդամ պետություններում շահագործվող Eurovignette կիրառող ԾՏՄ-ներից սահմանված ճշգրիտ գումարի գանձմանը:</p> | | |
| <p>7. Անդամ պետությունները պետք է նշանակեն վարչական մարմին(ներ), որոնք պետք է ունենան բունելների անվտանգությունն ապահովելու լիազորություն և անհրաժեշտ քայլեր ձեռնարկեն թիվ 2004/54/ԵՀ հրահանգի հետ համապատասխանությունն ապահովելու համար:</p> | <p>7. Թունելներում անվտանգության ապահովման համար պատասխանատու պետական մարմինը ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունը և տեղական մարմիններն են: Բավարար ֆինանսական ռեսուրսների բացակայության պատճառով մարմինն ամբողջությամբ հազեցված չէ իր լիազորությունների իրականացման համար անհրաժեշտ սարքավորումներով:</p> | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |
| <p>8. Վարորդական իրավունքի վկայականի մասով <i>acquis</i>-ի արդյունավետ իրականացման համար անհրաժեշտ է ստեղծել վարչական կարողություններ՝ ապահովելու հրահանգի իրականացումից առաջ տրամադրված վկայականների կատեգորիաների միջև համարժեքությունը և դրանց համարժեքությունը փոփոխված թիվ 91/439/ԵՏՀ հրահանգով սահմանված կատեգորիաների հետ: Քանի որ վարորդական իրավունքի բոլոր վավեր վկայականները պետք է փոխադարձ ճանաչվեն, այս համարժեքությունն անհրաժեշտություն է:</p> | <p>8. Հայաստանում վարորդական իրավունքի տրամադրման համար պատասխանատու մարմինը ՀՀ ոստիկանությունն է: Վարորդական իրավունքները վավեր են միայն ԱՊՀ երկրներում: Հայաստանում վարորդական իրավունքները բաժանվում են 6 կատեգորիաների: Հայաստանում հատուկ տեսակի վարորդական իրավունք չի տրամադրվում (օր.՝ վտանգավոր բեռներ փոխադրող տրանսպորտային միջոցների վարման համար):</p> | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |

ՀՀ-ի երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի վարչական կառույցի համեմատությունը ԵՄ-ի երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի վարչական կառույցի պահանջների հետ

| ԵՄ տրանսպորտի ոլորտի վարչական կառույցի պահանջներ | ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի վարչական կառույց | Նշումներ |
|---|--|---|
| <p>1. Տրանսպորտի նախարարություն կամ վերջինիս կազմում իրավասու մարմին, որը պատասխանատու է քաղաքականության մշակման, ինչպես նաև.</p> <ul style="list-style-type: none"> • հավաստագրերի տրամադրման, • անվտանգության համապատասխան կանոնների ապահովման, • մուտք շուկա և մասնագիտությամբ աշխատելու հնարավորության տրամադրման, • օպերատորների միջև հավասար մրցակցային պայմանների ստեղծման համար: | <p>1. ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունը պատասխանատու է երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառում քաղաքականության մշակման և դիտանցման համար (օր.՝ երկաթուղային տրանսպորտի ներքին կարգավորում)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Հավաստագրերի տրամադրում, 2. Անվտանգության կանոնների ապահովում, 3. Շուկա մուտք գործելու և մասնագիտությամբ աշխատելու հնարավորությունն ու օպերատորների միջև հավասար մրցակցային պայմանների ապահովումը կարգավորված չեն: | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |
| <p>2. Երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի համար պատասխանատու մարմին, այս կառույցը չպետք է ՚ի ռամադրի երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի ծառայություններ.</p> | <p>2. Հայաստանում երկաթուղային տրանսպորտի համար պատասխանատու մարմինը ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունն է:</p> | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |

| | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Երկաթուղային ընկերությունների լիցենզավորում (թիվ 01/13 հրահանգով փոփոխված՝ թիվ 95/18 հրահանգ) ▪ Ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարների սահմանում (թիվ 2001/14 հրահանգ) ▪ Ենթակառուցվածքային հզորությունների տեղաբաշխում (թիվ 2001/14 հրահանգ): | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնելու համար ՀՀ ՏԿՆ-ն տրամադրում է լիցենզիա ▪ Հայաստանում երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտը հանդիսանում է մենաշնորհ: Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարները հաստատում է ՀԾԿՀ-ը: ▪ Հայաստանում երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտը հանդիսանում է մենաշնորհ: «Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ն տեղաբաշխում է ենթակառուցվածքային կարողությունները: | <p>խանում</p> |
| <p>3. Անկախ կարգավորող կառույց, որը պետք է գործի որպես մի մարմին, որտեղ հնարավոր է բողոքարկել վճարների և երկաթգծի մուտքի հետ կապված որոշումները (ԱՇԻ 2001/14 հրահանգ, հոդված 30.):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Համաձայն թիվ 2004/50/ԵՀ հրահանգի՝ համաօգտագործելիության համար համապատասխանության հավաստման ծանուցված մարմին (ծանուցված մարմինը կարող է լինել մեկ այլ անդամ պետության ընկերություն կամ մարմին (թիվ 96/48 և 2001/16 հրահանգներ)): ▪ Անհրաժեշտ է ստեղծել երկաթուղային անվտանգության անկախ մարմին և տրանսպորտային վթարների և միջադեպերի փորձաքննության անկախ մարմին (2004 թվականի ապրիլին ընդունված թիվ 2004/49 հրահանգ): | <p>3. Երկաթուղային տրանսպորտի համար անկախ կարգավորող մարմին Հայաստանում գոյություն չունի՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Համաօգտագործելիության համապատասխանության հավաստման համար պատասխանատու մարմին գոյություն չունի • Երկաթուղային տրանսպորտի երթևեկության անվտանգության և պատահարների և միջադեպերի հետաքննության անկախ մարմիններ Հայաստանում գոյություն չունեն: | <p>Կառուցվածքը մասամբ է համապատասխանում</p> |

Ավտոճանապարհային փոխադրում

ՀՀ-ում առկա է մեկ միասնական օրենք՝ «Տրանսպորտի մասին»³⁶ ՀՀ օրենքը, որը կարգավորում է տրանսպորտի գործունեությունը՝ ավտոճանապարհային և երկաթուղային բնագավառների համար: ԵՄ տրանսպորտի ոլորտի բնագավառը կարգավորող օրենսդրությունը յուրաքանչյուր վերոհիշյալ բնագավառների համար ներառում է առանձին ակտեր (հրահանգներ):

ՀՀ տրանսպորտի բնագավառի օրենսդրությունը չի ներառում իրավական ակտ՝ ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների գործունեությունն ազգային ավտոճանապարհային փոխադրումների շուկայում կարգավորելու համար³⁷:

ՀՀ կառավարության թիվ 1587-Ն որոշմամբ³⁸ սահմանվում են ավտոբուսներով միջազգային ուղևորափոխադրումների համար ընդհանուր կանոններ, սակայն սահմանված չէ ավտոճանապարհային փոխադրումների ազգային անվտանգության չափանիշների համակարգը³⁹:

ՀՀ օրենսդրության անհամապատասխանությունը 1994թ. նոյեմբերի 21-ի «Ավտոճանապարհներով վտանգավոր բեռների փոխադրման կարգը սահմանելու մասին» Խորհրդի թիվ 94/55/ԵՀ կանոնակարգին⁴⁰ հիմնականում պայմանավորված է Հայաստանում ավտոճանապարհային տրանսպորտի ազգային անվտանգության չափանիշների համակարգի բացակայությամբ: Միջուկային և ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման կարգը համապատասխանում է ԵՄ օրենսդրությանը: Այն սահմանված է 2001թ. դեկտեմբերի 24-ի «Միջուկային և ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման հատուկ կանոնները հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1263-Ն որոշմամբ⁴¹, որը մշակել է ՀՀ բնապահպանության նախարարության «Պետատոմհսկողության» տեսչությունը: ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված չէ նաև ավտոտրանսպորտով փոխադրվող վտանգավոր բեռների ստուգման կարգը: Նպատակահարմար է սահմանել վտանգավոր բեռների փոխադրման կանոնակարգ ավտոճանապարհային փոխադրումների բնագավառի համար:

Երկաթուղային փոխադրումներ

Երկաթուղային փոխադրումները կարգավորող ՀՀ օրենսդրությունը մասամբ համապատասխանում է ԵՄ օրենսդրության պահանջներին:

Հայաստանի Հանրապետությունում առկա է մեկ միասնական օրենք՝ «Տրանսպորտի մասին»⁴² ՀՀ օրենքը, որը կարգավորվում է տրանսպորտի ոլորտի գործունեությունը՝ օդային, ավտոճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառների համար, մինչդեռ ԵՄ օրենսդրությունը պարունակում է առանձին ակտեր (հրահանգներ) յուրաքանչյուր վերոհիշյալ բնագավառների համար:

ՀՀ տրանսպորտի բնագավառի օրենսդրությունը չի ներառում համակցված բեռնափոխադրումները կարգավորող իրավական ակտ⁴³: Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օրենսգիրքը և «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքը սահմանում են ընդհանուր

³⁶ «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, ՀՕ-201, ընդունված 03.02.1998թ.:

³⁷ 1993թ. հոկտեմբերի 25-ի Եվրախորհրդի կանոնակարգ թիվ 3118/93 «Ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար պայմանների մասին, համաձայն որոնց նրանք կարող են իրականացնել ազգային ավտոփոխադրումների ծառայություններ անդամ պետությունների շրջանակներում»:

³⁸ 2007թ. դեկտեմբերի 27-ի «ՀՀ տարածքից ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների և ուղեբեռների միջպետական փոխադրումների իրականացման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1587-Ն որոշում

³⁹ 1997թ. դեկտեմբերի 11-ի Խորհրդի կանոնակարգ թիվ 12/98 «Ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար պայմանների մասին, համաձայն որոնց նրանք կարող են իրականացնել ազգային ավտոճանապարհային ուղևորափոխադրումների ծառայություններ անդամ պետությունների շրջանակներում»:

⁴⁰ 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 94/55/EC «Ավտոտրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման մասին»:

⁴¹ Միջուկային և ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման հատուկ կանոնները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության 1263-Ն որոշում, ընդունված 24.12.2001թ.:

⁴² «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, ՀՕ-201, ընդունված 03.02.1998թ.:

⁴³ 1992թ. դեկտեմբերի 7-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 92/106 «Անդամ պետությունների միջև որոշ տեսակի համակցված փոխադրումների համար ընդհանուր կանոններ հաստատելու մասին», OJ No. L 368, 17/12/1992

բնույթի հողվածներ համակցված բեռնափոխադրումների մասին⁴⁴, սակայն տարբեր բնագավառների փոխադրողների հարաբերությունները, ինչպես նաև պատվիրատուի և փոխադրողի միջև միասնական պայմանագրի կնքման պայմանները, կարգը և սակագները կանոնակարգված չեն:

Երկաթուղային գործունեության լիցենզավորման մասին ՀՀ օրենսդրական նորմերի հիմնական անհամապատասխանությունը ԵՄ պահանջներին կայանում է նրանում, որ «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքը սահմանում է լիցենզավորում միասնական երկաթուղային գործունեության կազմակերպելու համար⁴⁵, մինչդեռ 1995թ. հունիսի 19-ի Խորհրդի թիվ 95/18 հրահանգը սահմանում է երկաթուղային գործունեության տարատեսակում⁴⁶, ուղևորափոխադրում, բեռնափոխադրում, քաղաքային, մերձքաղաքային և շրջանային փոխադրումներ, երթակառուցվածքի օպերատոր, երթևեկության օպերատոր և այլն: ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված չէ մնանատիպ տարատեսակում և լիցենզավորման կարգ յուրաքանչյուրի համար (կարգն ընդհանուր է): Սահմանված չէ նաև երկաթուղային գործունեությամբ զբաղվող անձի համար ֆինանսական կայունության հավաստման կարգը, ինչն անհրաժեշտ պայման է լիցենզիա ստանալու համար՝ համաձայն 1995թ. հունիսի 19-ի թիվ Խորհրդի 95/18 հրահանգի⁴⁷: ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված չեն նաև երկաթուղային ենթակառուցվածքի մուտքի պայմաններն ու ենթակառուցվածքի և երկաթուղային ընկերությունների անվտանգության սերտիֆիկացման կարգը: ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված չէ նաև երկաթուղային ենթակառուցվածքի շահագործման, անվտանգության և արդյունավետության ազգային չափանիշների համակարգը:

ՀՀ օրենսդրությունը չի համապատասխանում «Երկաթուղով վտանգավոր բեռների փոխադրման կարգը սահմանելու մասին» 1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/49 հրահանգի⁴⁸, և անհամապատասխանությունը նույնպես կապված է ազգային չափորոշիչների համակարգի բացակայության հետ:

Միջուկային և ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման կարգը համապատասխանում է ԵՄ թիվ 96/49 հրահանգին: Այն սահմանված է 2001թ. դեկտեմբերի 24-ի «Միջուկային և ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման հատուկ կանոնները հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1263-Ն որոշմամբ⁴⁹: Մինչդեռ ժամանակ նպատակահարմար է սահմանել երկաթուղով վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին առանձին կանոնակարգ:

ԵՄ օրենսդրության այն նորմերը, որոնք ներկայումս հնարավոր չէ կիրառել Հայաստանի Հանրապետությունում:

ԵՄ երեք հրահանգների նորմեր ներկայումս չեն առնչվում Հայաստանին, քանի որ վերաբերում են բացառապես ԵՄ անդամ պետություններին: Դրանք են՝

- 2003թ. հուլիսի 22-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 1382/2003 կանոնակարգ «Ֆրախտային տրանսպորտային համակարգի շրջակա միջավայրի պահպանման ցուցանիշները բարելավելու համար Համայնքների ֆինանսական օժանդակություն տրամադրելու մասին» /Մարկո Պոլո ծրագիր/
- 2001թ. մարտի 19-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2001/16 հրահանգ «Միջվրոպական պայմանագրային երկաթուղային համակարգի համաօգտագործելիության մասին»
- 1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/48/ԵՀ հրահանգ «Միջվրոպական ճեպընթաց երկաթուղային համակարգի համաօգտագործելիության մասին»:

⁴⁴ ՀՀ «Քաղաքացիական օրենսգիրք» ՀՕ-239, 05.05.1998թ հոդ. 858, «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք ՀՕ-201, 03.02.1998թ. հոդ. 10:

⁴⁵ «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենք, ՀՕ-193, 30.05.2001թ. հոդ. 43:

⁴⁶ 1995թ. հունիսի 19-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 95/18 «Օրկաթուղային կազմակերպությունների լիցենզավորման մասին», հոդ. 2, ՕՂ թիվ L 143, 27/06/1995, էջ 70:

⁴⁷ 1995թ. հունիսի 19-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 95/18 «Երկաթուղային կազմակերպությունների լիցենզավորման մասին», հոդ. 2, ՕՂ թիվ L 143, 27/06/1995, էջ 70:

⁴⁸ 1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 96/49 «Անդամ պետությունների երկաթուղով վտանգավոր բեռների փոխադրման առնչվող օրենքների մոտարկման մասին»:

⁴⁹ Միջուկային և ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման հատուկ կանոնները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության 1263-Ն որոշում, ընդունված 24.12.2001թ.:

Հայաստանի Հանրապետությունը ներգրավված չէ Եվրոպական համակցված բեռնափոխադրումների համակարգում և չի կարող օգտվել Մարկո Պոլո ֆինանսական օժանդակության համակարգից: Հայաստանում գործող երկաթուղային համակարգը չի միանում ԵՄ անդամ պետություններից որևէ մեկի հետ և տվյալ պահին համաօգտագործելիության նորմերի համապատասխանության խնդիրն առաջնահերթ չէ: Հայաստանում չի գործում նաև ճեպընթաց երկաթուղային համակարգ:

Ազգային ծրագրի շրջանակներում նախատեսվում է 2007-2009 թվականների ընթացքում ամբողջովին համապատասխանեցնել «Երկաթուղային փոխադրումների» ենթազույգը ԵՄ չափանիշներին:

4. ԻՆՍՏԻՏՈՒՑԻՈՆԱԼ ԵՎ ՎԱՐՉԱԿԱՆ ԿԱՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Հարց 7. Արդյո՞ք համապատասխան նախարարություններն ու կարգավորող մարմինները և/կամ տեխնիկական այլ կազմակերպությունները (եթե այդպիսիք կան) ունեն բավարար թվով վերապատրաստված աշխատակիցներ՝ բարեփոխելու ՀՀ կառավարության ինստիտուցիոնալ և վարչական կառուցվածքը՝ ավտոճանապարհային և երկաթուղային փոխադրման բնագավառը կարգավորող օրենսդրության կիրարկման և իրականացման վերահսկողության, ինչպես նաև ԵՄ ինստիտուցիոնալ պահանջների հետ համապատասխանեցման համար:

Նախարարություններում քիչ թվով աշխատակիցներ են տիրապետում անգլերեն լեզվին, ինչը կարևոր է եվրոպական և միջազգային փաստաթղթերի (հրահանգներ, ստանդարտներ) հետ առնչվելիս: Անգլերեն լեզվի իմացության բացակայությունը խոչընդոտում է կանոնակարգերի մշակմանը: Նախարարությունների հիմնական վարչություններն ունեն սահմանափակ թվով աշխատակիցներ, և նրանք մշտապես ծանրաբեռնված են ընթացիկ պարտականությունների կատարմամբ: Նախարարություններում աշխատակիցների փոքր թվաքանակը և անգլերեն լեզվի իմացության բացակայությունը լուրջ խնդիրներ են հանդիսանում:

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության արտաքին կապերի վարչությունն ունի ամենահզոր կարողությունները, քանի որ բոլոր աշխատակիցներն ունեն համակարգիչներ, ինտերնետային կապ և ծանոթ են ԵՄ օրենսդրությանն ու լավագույն փորձին: Ավելին, աշխատակիցներից շատերը նաև բավականին լավ տիրապետում են անգլերեն լեզվին:

Հարց 8. Արդյո՞ք նախարարություններն ունեն բավարար քանակով կարողություններ՝ ավտոճանապարհային և երկաթուղային փոխադրման բնագավառը կարգավորող օրենսդրության կիրարկման և իրականացման վերահսկողության ոլորտում ԱԾ-ի իրականացման համար:

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության տրանսպորտի վարչությունն ունի 12 աշխատակից, որոնցից միայն կեսն ունի համակարգիչ և միայն վարչության պետի համակարգիչն է ապահովված ինտերնետային կապով: Անգլերեն լեզվին գերազանց տիրապետում են վարչության աշխատակիցներից միայն երեքը: Բոլոր աշխատակիցներն ունեն բարձրագույն կրթություն, բացառությամբ մեկ աշխատակցի:

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության արտաքին կապերի վարչությունն ունի 8 աշխատակից: Բոլոր աշխատակիցներն ունեն համակարգիչներ և ապահովված են ինտերնետային կապով: Բոլոր աշխատակիցներն ունեն բարձրագույն կրթություն, սակայն աշխատակիցներից ոչ մեկը չունի գիտությունների թեկնածուի կամ գիտությունների դոկտորի աստիճան: Աշխատակիցների մեծ մասը բավականին լավ տիրապետում է անգլերեն լեզվին:

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությանն առնթեր տրանսպորտի տեսչությունում աշխատում է 29 աշխատակից: Նրանցից 3-ը չունեն բարձրագույն կրթություն: Անցկացված բոլոր ստուգումները պատշաճ կերպով փաստաթղթավորվում են: ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունը տեսչության աշխատակիցների համար կազմակերպել է վերապատրաստման դասընթացներ: Գրեթե բոլոր աշխատակիցները մասնակցել են այդ դասընթացներին:

«Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ն ունի 4264 աշխատակից և միայն 15%-ն ունի բարձրագրույն կրթություն: Աշխատակիցներից միայն մեկն է ստացել գիտությունների թեկնածուի աստիճան: Չկան գիտությունների դոկտորի աստիճան ստացած աշխատակիցներ: Աշխատակիցների մոտավորապես կեսն ունի անգլերեն լեզվի բավարար գիտելիքներ: Աշխատակիցների, այդ թվում նաև գնացքի վարորդների համար կազմակերպվում են վերապատրաստման դասընթացներ: Տարեկան կտրվածքով վերապատրաստման դասընթացներին մասնակցում է 12 աշխատակից:

Կարողությունների մասով խնդիրներից շատերը բնորոշ են կարգավորող բոլոր մարմինների համար՝

- Լիազորված կարգավորող մարմինները ներկայումս չունեն բավարար թվով վերապատրաստված աշխատակիցներ՝ տվյալ ոլորտի Եվրոպական հրահանգների և իրենց առջև դրված խնդիրների իրականացման նպատակով ձևավորված աշխատանքային խմբերում ընդգրկվելու համար:
- Աշխատակիցների անգլերեն լեզվի իմացության բացակայությունը կամ ոչ բավարար իմացությունը լուրջ խնդիր է բոլոր նախարարությունների համար: Խնդիրն առավել բարդանում է այն պատճառով, որ քաղծառայողները ստանում են ցածր աշխատավարձ: Փորձառու իրավաբանները, տնտեսագետները կամ ինժեներներն ունեն առավել մեծ պահանջարկ և հավակնում են բարձր վարձատրվող աշխատանքների:
- Սարքավորումները հնացած են, ինտերնետային կապը սահմանափակ է կամ բացակայում է (սովորաբար յուրաքանչյուր վարչությունում մեկ համակարգիչ է ապահովված ինտերնետային կապով, որն այդքան էլ հզոր չէ փաստաթղթեր արտագրելու համար և նույնիսկ այս նպատակի իրագործման համար է կիրառվում ժամանակային սահմանափակում):
- Քաղծառայողների գործուղումներ, փոխանակումներ, վերապատրաստումներ չեն կազմակերպվում ֆինանսական միջոցների բացակայության պատճառով:

Հարց 9. Արդյո՞ք ֆինանսավորումը բավարար է ԱԾ իրականացման համար:

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության և Տրանսպորտի տեսչության ֆինանսավորումը բավարար չէ ԱԾ իրականացման համար: ՀՀ կրթության և գիտության, ինչպես նաև բնապահպանության նախարարությունների ֆինանսական միջոցները բավարար են միայն ընթացիկ աշխատանքների և զարգացմանն ուղղված որոշ աշխատանքների կատարման համար: Չկան գումարներ համակարգչային ծրագրեր, համակարգիչներ, հատուկ սարքավորումներ ձեռքբերելու և աշխատակիցների վերապատրաստման դասընթացներ կազմակերպելու համար: Նախարարություններում ոչ բոլոր աշխատակիցներն ունեն համակարգչային հմտություններ և անգլերեն լեզվի իմացություն: Բացի այդ, ոչ բոլոր աշխատակիցներն ունեն համակարգիչ և ինտերնետային կապ:

5. ԱԶԳԱՅԻՆ ԾՐԱԳԻՐ

Հարց 10. Որո՞նք են ԱԾ-ի այն հիմնական նպատակները, որոնք վերաբերում են ավտոճանապարհային և երկաթուղային փոխադրումների ոլորտը կարգավորող օրենսդրության կիրարկման և իրականացման վերահսկողության համար անհրաժեշտ ինստիտուցիոնալ և վարչական կառույցներին:

Ծրագրի շրջանակներում նախատեսվում է «Ավտոճանապարհային փոխադրումներ» ենթագլուխը մինչև 2009 թվականն ամբողջովին համապատասխանեցնել ԵՄ օրենսդրությամբ սահմանված չափորոշիչներին:

Ավտոճանապարհային փոխադրումները

2007 թվական

ՀՀ օրենսդրության համապատասխանեցման համար հիմք են հանդիսանում 1992թ. մարտի 16-ի Խորհրդի (EEC) թիվ 684/92⁵⁰, 1993թ. նոյեմբերի 30-ի Հանձնաժողովի թիվ 2121/98⁵¹ հրահանգները, 1993թ. նոյեմբերի 30-ի Խորհրդի թիվ 93/704/EC որոշումը⁵², 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի թիվ 94/55/EC⁵³ և 1985թ. դեկտեմբերի 20-ի Խորհրդի (EEC) թիվ 3821/85 հրահանգները⁵⁴, 1999թ. ապրիլի 29-ի Խորհրդի թիվ 1999/36/EC⁵⁵ և 1996թ. հուլիսի 25-ի Խորհրդի թիվ 96/53/EC կանոնակարգերը⁵⁶:

Համաձայն Ազգային ծրագրի՝ Հայաստանում ավտոբուսով միջազգային ուղևորափոխադրումները կարգավորող օրենսդրությունը պետք է համապատասխանեցվեր 1992թ. մարտի 16-ի Խորհրդի թիվ 684/92 և 1998թ. հոկտեմբերի 2-ի Հանձնաժողովի թիվ N2121/98 կանոնակարգերին: Մասնավորապես, պետք է մշակվեին ավտոբուսով ուղևորների միջազգային փոխադրումների կանոնները և անհրաժեշտ փաստաթղթերի ձևակերպման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ:

Ազգային ծրագրի մշակման պահին ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված չէր ավտոմոբիլային տրանսպորտի համար նախատեսված չափիչ (գրանցող) սարքավորումների վերաբերյալ իրավական ակտ: Անհամապատասխանությունը շտկելու համար պետք է մշակվեր ավտոմոբիլային տրանսպորտի համար նախատեսված չափիչ (գրանցող) սարքավորումների պահպանման, փոխադրման, տեղադրման և օգտագործման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 1985թ. դեկտեմբերի 20-ի Խորհրդի թիվ 3821/85 հրահանգի:

Ծնշման փոխադրելի սարքավորումները ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրելու կանոններ սահմանված չէին ՀՀ օրենսդրությամբ: Անհամապատասխանությունը շտկելու նպատակով պլանավորվում էր մշակել ավտոմոբիլային տրանսպորտով ճնշման փոխադրելի սարքավորումների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 1999թ. ապրիլի 29-ի Խորհրդի թիվ 1999/36/EC հրահանգի:

ՀՀ տարածքում միջազգային փոխադրումների համար օգտագործվող որոշ տիպի ավտոմեքենաների համար սահմանված չէին չափերի և քաշերի սահմանափակման պայմանները:

⁵⁰ 1992թ. մարտի 16-ի Խորհրդի (EEC) կանոնակարգ թիվ 684/92 «Ավտոբուսով ուղևորների միջազգային փոխադրումների ընդհանուր կանոնների մասին»:

⁵¹ 1998թ. հոկտեմբերի 2-ի Հանձնաժողովի կանոնակարգ թիվ 2121/98 «Ավտոբուսով ուղևորների փոխադրման փաստաթղթերի մասով Խորհրդի (EEC) թիվ 684/92 և (EC) թիվ 12/98 կանոնակարգերի կիրառումն ապահովելու մասին»:

⁵² 1993թ. նոյեմբերի 30-ի Խորհրդի որոշում թիվ 93/704/EC «Համայնքի ճանապարհային պատահարների տվյալների բազայի ստեղծման մասին»:

⁵³ 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 94/55/EC «Ավտոբուսով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման մասին»:

⁵⁴ 1985թ. դեկտեմբերի 20-ի Խորհրդի (EEC) կանոնակարգ թիվ 3821/85 «Ավտոտրանսպորտի չափիչ/գրանցող/ սարքավորումների մասին»:

⁵⁵ 1999թ. ապրիլի 29-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 1999/36/EC «Ծնշման փոխադրելի սարքավորումների մասին»:

⁵⁶ 1996թ. հուլիսի 25-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 96/53/EC «Համայնքի շրջանակներում օգտագործվող որոշ տիպի ավտոմեքենաների համար ազգային և միջազգային փոխադրումների համար առավելագույն թույլատրելի չափերը և միջազգային փոխադրումների համար առավելագույն թույլատրելի քաշերը հաստատելու մասին»:

Սահմանափակման պայմանները սահմանելու նպատակով պետք է մշակվեր ՀՀ տարածքում և միջազգային փոխադրումների համար օգտագործվող որոշ տիպի ավտոմեքենաների համար առավելագույն թույլատրելի չափերը և քաշերը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 1996թ. հուլիսի 25-ի Խորհրդի թիվ 96/53/EC հրահանգի:

Ինստիտուցիոնալ կարողությունները հզորացնելու նպատակով պլանավորվում էր կազմակերպել դասընթացներ՝ «Միջազգային ճանապարհային փոխադրումների ընդհանուր եվրոպական կանոնները» թեմայով: Ավտոճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման և վթարային իրավիճակների կանխարգելման միջոցառումների նպատակով պետք է մշակվեր ավտոճանապարհային իրադարձությունների (վթարների, պատահարների, միջադեպերի և այլ դեպքերի) տվյալների հավաքագրման և համապատասխան շտեմարանի ստեղծման մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 1993թ. նոյեմբերի 30-ի Խորհրդի թիվ 93/704/EC որոշման:

Կարևորելով ՀՀ տարածքում վտանգավոր բեռների փոխադրումների օրենսդրական կարգավորումը և այդ փոխադրումների հետ կապված բնակչության անվտանգության ապահովումը՝ այդ բնագավառը կարգավորող օրենսդրությունը պետք է համապատասխանեցվեր 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի թիվ 94/55/EC դիրեկտիվին⁵⁷: ՀՀ օրենսդրական անհամապատասխանությունը շտկելու նպատակով պլանավորվում էր մշակել վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին օրենքի նախագիծ: Ավտոճանապարհներով վտանգավոր բեռների փոխադրումը կանոնակարգելու համար պետք է մշակվեր նաև ավտոմոբիլային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի թիվ 94/55/EC⁵⁸ կանոնակարգի:

2007 թվականի ընթացքում նախատեսվում էր ստեղծել ՀՀ կառավարությանն առընթեր տրանսպորտային իրադարձությունների փորձաքննության կենտրոն: Կենտրոնի հիմնական նպատակը պետք է լիներ հանրությանը տրանսպորտային բնագավառում տեղի ունեցած իրադարձությունների (վթարների, միջադեպերի, պատահարների և այլ նմանատիպ դեպքերի) մասին մասնագիտական եզրակացություն տրամադրելը: Կենտրոնը կգործի վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին ՀՀ օրենքին համապատասխան, ինչը նախատեսվում էր ընդունել 2007 թվականի ընթացքում: Պլանավորվում էր կազմակերպել նաև դասընթացներ՝ «Միջազգային բեռնափոխադրումների ընդհանուր Եվրոպական կանոնները» թեմայով:

2008 թվական

ՀՀ օրենսդրության համապատասխանեցման համար հիմք են հանդիսանում 1995թ. հոկտեմբերի 6-ի Խորհրդի թիվ 95/50/EC հրահանգը⁵⁹, 1993թ. հոկտեմբերի 25-ի Հանձնաժողովի թիվ 3118/93⁶⁰, 2003թ. հուլիսի 15-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2003/59/EC⁶¹, 1996թ. հունիսի 3-ի Խորհրդի թիվ 96/35/EEC⁶², 2002թ. մարտի 11-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2002/15/EC կանոնակարգերը⁶³ և 1992թ. մարտի 26-ի Խորհրդի (EEC) թիվ 881/92⁶⁴, 1997թ.

⁵⁷ 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 94/55/EC «Ավտոտրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման մասին»:

⁵⁸ 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 94/55/EC «Ավտոտրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման մասին»:

⁵⁹ 1995թ. հոկտեմբերի 6-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 95/50/EC «Ավտոտրանսպորտով փոխադրվող վտանգավոր բեռների ստուգման միասնական ընթացակարգերի մասին»:

⁶⁰ 1993թ. հոկտեմբերի 25-ի Հանձնաժողովի կանոնակարգ թիվ 3118/93 «Ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար պայմաններ սահմանելու մասին, համաձայն որոնց նրանք կարող են իրականացնել ազգային ավտոփոխադրման ծառայություններ անդամ պետությունների շրջանակներում»:

⁶¹ 2003թ. հուլիսի 15-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի հրահանգ թիվ 2003/59/EC «Բեռներ կամ ուղևորներ փոխադրող որոշ տիպի ավտոմեքենաների վարորդների սկզբնական որակավորման և պարբերական ուսուցման, ինչպես նաև Խորհրդի (EEC) թիվ 3820/85 կանոնակարգը և Խորհրդի թիվ 91/439/EEC հրահանգը փոփոխելու և Խորհրդի թիվ 76/914/EEC հրահանգը ուժը կորցրած ճանաչելու մասին»:

⁶² 1996թ. հունիսի 3-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 96/35/EEC «Ավտոտրանսպորտով, երկաթուղով և ներքին ջրային ուղիներով վտանգավոր բեռների փոխադրման անվտանգության խորհրդատուների նշանակման և մասնագիտական որակավորման մասին»:

⁶³ 2002թ. մարտի 11-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի հրահանգ թիվ 2002/15/EC «Ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամերի կազմակերպման մասին»:

⁶⁴ 1992թ. մարտի 26-ի Խորհրդի (EEC) կանոնակարգ թիվ 881/92 «Համայնքի շրջանակներում դեպի անդամ պետության տարածք կամ անդամ պետության տարածքից մեկ կամ ավելի անդամ պետությունների տարածքով տարանցիկ ավտոբեռնափոխադրումների շուկա մուտք գործելու մասին»:

դեկտեմբերի 11-ի Խորհրդի թիվ 12/98⁶⁵ և 1996թ. ապրիլի 29-ի Խորհրդի թիվ 96/26/EC հրահանգները⁶⁶:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրվող վտանգավոր բեռների ստուգման կարգը սահմանելու համար կմշակվի ՀՀ տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրվող վտանգավոր բեռների ստուգման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 1995թ. հոկտեմբերի 6-ի Խորհրդի թիվ 95/50/EC հրահանգի:

Ավտոճանապարհներով բեռների փոխադրման անվտանգության ապահովման և վերահսկման համար կմշակվի ավտոմոբիլային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման անվտանգության խորհրդատուների որակավորման և նշանակման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 1996թ. հունիսի 3-ի Խորհրդի թիվ 96/35/EEC դիրեկտիվի:

Ավտոճանապարհային փոխադրումների շուկայի ազատականացման և մրցակցության ապահովման նպատակով, համաձայն 1992թ. մարտի 26-ի Խորհրդի թիվ 881/92 և 1997թ. դեկտեմբերի 11-ի Խորհրդի թիվ 12/98 հրահանգների, կմշակվեն ՀՀ կառավարության երկու որոշումների նախագիծեր՝ Հայաստանում տարանցիկ ավտոբեռնափոխադրումների շուկա մուտք գործելու կարգը և պայմանները հաստատելու մասին և ՀՀ տարածքում ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար ավտոմոբիլային ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու կանոնակարգը հաստատելու մասին:

ՀՀ տարածքում ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամերը կարգավորելու նպատակով կմշակվի ՀՀ տարածքում ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամերի կազմակերպման մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 2002թ. մարտի 11-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2002/15/EC դիրեկտիվի:

ՀՀ ավտոճանապարհային փոխադրումների բնագավառի ինստիտուցիոնալ կարողությունները հզորացնելու համար ՀՀ կապի և տրանսպորտի նախարարության կազմում կստեղծվի տրանսպորտային բնագավառի մասնագետների վերապատրաստման և մասնագիտական որակավորման կենտրոն: Կենտրոնի հիմնական նպատակն է ապահովել ՀՀ տարածքում ավտոմոբիլային փոխադրումների օպերատորների գործունեության ճանաչումը, ինչպես նաև տրանսպորտային բնագավառի մասնագետների դիպլոմների, վկայականների և որակավորումը հաստատող այլ փաստաթղթերի ճանաչումը:

Ավտոփոխադրումների օպերատորների գործունեության ճանաչման, ինչպես նաև տրանսպորտային բնագավառի մասնագետների դիպլոմների, վկայականների և որակավորումը հաստատող այլ փաստաթղթերի ճանաչման կարգը սահմանելու նպատակով կմշակվի ՀՀ տարածքում ուղևորների և ուղեբեռի ավտոփոխադրումների օպերատորի գործունեության ճանաչում, ինչպես նաև դիպլոմների, վկայագրերի և որակավորումը հաստատող այլ փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 1996թ. ապրիլի 29-ի Խորհրդի թիվ 96/26/EC հրահանգի:

Ավտոճանապարհային փոխադրումների շուկան ազատականացնելու և մրցակցություն ապահովելու նպատակով կմշակվի ՀՀ տարածքում ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար բեռնափոխադրումներ իրականացնելու կանոնակարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 1996թ. ապրիլի 25-ի Հանձնաժողովի թիվ 3118/93 կանոնակարգի:

Ավտոմոբիլային փոխադրումների բնագավառում անվտանգության և որակյալ ծառայությունների ապահովման նպատակով կմշակվի ՀՀ տարածքում ուղևորներ և բեռներ փոխադրողների որոշ տիպի ավտոմեքենաների վարորդների համար սկզբնական որակավորման

⁶⁵ 1997թ. դեկտեմբերի 11-ի Խորհրդի կանոնակարգ թիվ 12/98 «Ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար պայմաններ սահմանելու մասին, համաձայն որոնց նրանք կարող են իրականացնել ազգային ավտոմոբիլային ուղևորափոխադրումների ծառայություններ անդամ պետությունների շրջանակներում»:

⁶⁶ 1996թ. ապրիլի 29-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 96/26/EC ուղևորների և ուղեբեռի ավտոփոխադրումների օպերատորի գործունեության ճանաչում և դիպլոմների, վկայագրերի և այլ որակավորումը հաստատող փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչում՝ աշակցելու օպերատորների իրավունքին ազատ մասնակցելու ազգային և միջազգային տրանսպորտային գործունեությանը:

կարգը և պարբերական ուսուցման պայմանները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ համաձայն 2003թ. հունիսի 15-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2003/59/EC կանոնակարգին:

2009 թվական

ՀՀ օրենսդրության համապատասխանեցման համար հիմք է հանդիսանում 1985թ. դեկտեմբերի 20-ի ճանապարհային տրանսպորտի բնագավառին վերաբերող որոշ սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման մասին Խորհրդի թիվ 3820/85 կանոնակարգը⁶⁷: Ավտոմոբիլային փոխադրումների բնագավառում զբաղված աշխատողների սոցիալական ապահովությունը ԵՄ օրենսդրությանը ներդաշնակեցնելու նպատակով կմշակվի ավտոճանապարհային տրանսպորտի բնագավառի աշխատողների սոցիալական ապահովության մասին ՀՀ օրենքի նախագիծ՝ համապատասխան Խորհրդի թիվ 3820/85 կանոնակարգին: Ինստիտուցիոնալ կարողությունները հզորացնելու նպատակով կկազմակերպվի դասընթաց «Ճանապարհային փոխադրումների բնագավառի աշխատողների սոցիալական ապահովումը» թեմայով:

Հարց 11. Ո՞ր նախարարությունը կամ կարգավորող մարմինն է պատասխանատու ավտոճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող օրենսդրության իրականացման և կիրարկման վերահսկողության ոլորտում ԱԾ իրականացման համակարգման համար:

| NN ը/կ | Հաստատություն | Հիմնական խնդիրները և կարգավորման չրջանակը | ԱԾ իրականացման ժամանակացույցը | Նշումներ |
|-----------|---|--|--|----------|
| 1. | ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն | Տրանսպորտի ոլորտում հիմնական խնդիրներն են մշակել և իրականացնել տրանսպորտային քաղաքականությունը, պետական կառավարումը, կարգավորումը, տրանսպորտի ոլորտում պետական քաղաքականության մշակումը և իրականացումը, տրանսպորտի ոլորտում երկարաժամկետ և կարճաժամկետ ծրագրերի մշակումը և իրականացումը, տրանսպորտի ոլորտում գիտատեխնոլոգիական զարգացման ապահովումը, համակարգումը, տրանսպորտային համակարգում տեղեկատվության վերլուծությունը և կանխատեսումը, օրենսդրությամբ սահմանված լիազորությունների շրջանակում կառավարման մարմինների և տեղական ինքնակառավարման մարմինների հետ գործունեության համակարգումը, տրանսպորտի ոլորտում մոբիլիզացման ծրագրերի մշակումը և արտակարգ իրավիճակներում գործող տրանսպորտային մեխանիզմների համակարգումը, սահմանված կարգով տրանսպորտի բոլոր տեսակների գործունեությունը կանոնակարգող նորմատիվ իրավական ակտերի և տեխնիկական նորմատիվ ակտերի մշակումը, տրանսպորտի շահագործման տեխնիկական նորմերի և ստանդարտների մշակումը, սահմանված կարգով տրանսպորտի ոլորտի նորմատիվ իրավական ակտերի կատարման վերահսկողության իրականացումը, ուղևորափոխադրումների միասնական համակարգի կազմակերպումը: | 2007 3-րդ եռամսյակ Ավտոճանապարհային իրադարձությունների (վթարների, պատահարների, միջադեպերի և այլ դեպքերի) տվյալների հավաքագրման և բազայի ստեղծման մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում՝ հիմնվելով ՀՀ կառավարության թիվ 1297-Ն որոշման վրա 2007 3-րդ եռամսյակ • Վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին ՀՀ օրենքի նախագծի մշակում • Ավտոմոբիլային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում 2007 4-րդ եռամսյակ Ավտոմոբիլային տրանսպորտի համար նախատեսված չափիչ /գրանցող/ սարքավորումների պահպանման, փոխադրման, տեղադրման և օգտագործման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում 2007 4-րդ եռամսյակ Ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրելի ճնշման սարքավորումների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման (տեխնիկական կանոնակարգի) նախագծի մշակում 2007 4-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում և միջազգային փոխադրումների համար օգտագործվող | |

⁶⁷ 1985թ. դեկտեմբերի 20-ի Խորհրդի թիվ 3820/85 կանոնակարգ «Ճանապարհային տրանսպորտի բնագավառին վերաբերող որոշ սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման մասին»:

| | | | |
|----|---------------------------------|---|---|
| | | | <p>որոշ տիպի ավտոմեքենաների համար առավելագույն թույլատրելի չափերը և քաշերը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 1-ին եռամսյակ ՀՀ տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրվող վտանգավոր բեռների ստուգման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 1-ին եռամսյակ ՀՀ տարանցիկ ավտոբեռնափոխադրումների շուկա մուտք գործելու կարգը և պայմանները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 1-ին եռամսյակ ՀՀ տարածքում օտար պետություններում գրանցված փոխադրողների համար ավտոմոբիլային ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու կանոնակարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 2-րդ եռամսյակ Ավտոմոբիլային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման անվտանգության խորհրդատուների որակավորման և նշանակման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 2-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամերի կազմակերպման մասին ՀՀ կառավարության նախագծի մշակում</p> <p>2008 2-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում ուղևորների և ուղեբեռի ավտոփոխադրումների օպերատորի գործունեության ճանաչում, ինչպես նաև դիպլոմների, վկայագրերի և այլ որակավորումը հաստատող փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 3-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում օտար պետություններում գրանցված փոխադրողների համար բեռնափոխադրումներ իրականացնելու կանոնակարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 4-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում ուղևորներ կամ բեռներ փոխադրողների որոշ տիպի ավտոմեքենաների վարորդների սկզբնական որակավորման կարգը և պարբերաբար ուսուցման պայմանները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2009 1-ին եռամսյակ Ավտոճանապարհային տրանսպորտի բնագավառի աշխատողների սոցիալական ապահովության մասին ՀՀ օրենքի նախագծի մշակում</p> |
| 2. | ՀՀ առևտրի և տնտեսական զարգացման | Տրանսպորտի ոլորտում նախարարության հիմնական խնդիրներն են (ա) կառուցվածքային և ներդրումային քաղաքականության | 2007 4-րդ եռամսյակ Ավտոմոբիլային տրանսպորտի համար նախատեսված չափիչ /գրանցող/ |

| | | | | |
|----|-----------------------------|--|--|--|
| | <p>նախարարություն</p> | <p>սկզբունքների, մեթոդների և իրականացման ձևերի մշակումը, (բ) տնտեսական գործունեության կարգավորման ոլորտում պետական մասնակցության օպտիմալացման համալիր միջոցառումների մշակումը, (գ) գործարար և ներդրումային միջավայրի բարելավմանը նպաստելը, (դ) Հայաստանում տնտեսական անվտանգությանը սպառնացող վտանգների կանխման միջոցառումների մշակումը, (ե) ներքին առևտրի, ներքին շուկայի պաշտպանության քաղաքականության մշակումը և իրականացումը, սպառողների շահերի պաշտպանության համակարգի ձևավորմանն ու զարգացմանը նպաստելը, (զ) բնօգտագործման տնտեսական քաղաքականության մշակումը և իրականացումը (է) շուկայական ենթակառուցվածքների զարգացման քաղաքականության մշակումն ու իրականացումը:</p> | <p>սարքավորումների պահպանման, փոխադրման, տեղադրման և օգտագործման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2007 4-րդ եռամսյակ Ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրելի ճնշման սարքավորումների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման (տեխնիկական կանոնակարգի) նախագծի մշակում</p> <p>2007 4-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում և միջազգային փոխադրումների համար օգտագործվող որոշ տիպի ավտոմեքենաների համար առավելագույն թույլատրելի չափերը և քաշերը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 1-ին եռամսյակ ՀՀ տարածքում օտար պետություններում գրանցված փոխադրողների համար ավտոմոբիլային ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու կանոնակարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 2-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում ուղևորների և ուղեբեռի ավտոփոխադրումների օպերատորի գործունեության ճանաչում, ինչպես նաև դիպլոմների, վկայագրերի և այլ որակավորումը հաստատող փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 3-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում օտար պետություններում գրանցված փոխադրողների համար բեռնափոխադրումներ իրականացնելու կանոնակարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> | |
| 3. | <p>ՀՀ ԿԱ ոստիկանություն</p> | <p>ՀՀ ԿԱ ոստիկանության հիմնական խնդիրներն են տրանսպորտի ոլորտում օրենսդրությամբ սահմանված կարգով անձանց կյանքի և առողջության պահպանությունը, ինչպես նաև երթևեկության կանոնակարգումը:</p> | <p>2007 3-րդ եռամսյակ Ավտոճանապարհային իրադարձությունների (վթարների, պատահարների, միջադեպերի և այլ դեպքերի) տվյալների հավաքագրման և բազայի ստեղծման մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում հիմնվելով ՀՀ կառավարության թիվ 1297-Ն որոշման վրա</p> <p>2007 4-րդ եռամսյակ Ավտոմոբիլային տրանսպորտի համար նախատեսված չափիչ /գրանցող/ սարքավորումների պահպանման, փոխադրման, տեղադրման և օգտագործման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2007 4-րդ եռամսյակ Ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրելի ճնշման սարքավորումների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման (տեխնիկական կանոնակարգի) նախագծի մշակում</p> <p>2007 4-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում և միջազգային փոխադրումների համար օգտագործվող որոշ տիպի ավտոմեքենաների համար</p> | |

| | | | | |
|----|------------------------------------|---|---|---|
| | | | <p>առավելագույն թույլատրելի չափերը և քաշերը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 1-ին եռամսյակ ՀՀ տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրվող վտանգավոր բեռների ստուգման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 1-ին եռամսյակ ՀՀ տարածքում օտար պետություններում գրանցված փոխադրողների համար ավտոմոբիլային ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու կանոնակարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 2-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում ուղևորների և ուղեբեռի ավտոփոխադրումների օպերատորի գործունեության ճանաչում ինչպես նաև դիպլոմների, վկայագրերի և այլ որակավորումը հաստատող փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 4-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում ուղևորներ կամ բեռներ փոխադրողների որոշ տիպի ավտոմոբեռնամեքենայի վարորդների սկզբնական որակավորման կարգը և պարբերաբար ուսուցման պայմանները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> | |
| 4. | Քաղաքաշինության նախարարություն | Նախարարության՝ տրանսպորտի ոլորտի հիմնական խնդիրներն են մասնակցել պետական նշանակության ավտոճանապարհների կառուցմանը և ավտոճանապարհային անվտանգության վերաբերյալ կանոնակարգի մշակմանը: | | |
| 5. | ՀՀ ԿԱ մաքսային կոմիտե | <p>ՀՀ ԿԱ մաքսային կոմիտեի հիմնական խնդիրներն են կառավարել, կազմակերպել և դիտարկել մաքսային գործունեությունը: ՀՀ պետական մաքսային կոմիտեի աշխատակազմի կառուցվածքը հաստատվել է «Հանրապետությանն առընթեր մաքսային պետական կոմիտեի կանոնադրությունը և աշխատակազմի կառուցվածքը հաստատելու մասին» Հայաստանի ՀՀ կառավարության թիվ 247 որոշմամբ:</p> <p>Տարածաշրջանային մաքսատները մաքսային այն մարմիններն են, որտեղ ապրանքները և տրանսպորտային միջոցները, որոնք փոխանցվել են տվյալ տարածաշրջանային մաքսատան մաքսային հսկողության գոտում գրանցված կազմակերպությունների կողմից, ենթարկվում են զննության:</p> | <p>2007 2-րդ եռամսյակ Ավտոբուսով ուղևորների միջազգային փոխադրումների կանոնները և անհրաժեշտ փաստաթղթերի ձևակերպման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2007 4-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում և միջազգային փոխադրումների համար օգտագործվող որոշ տիպի ավտոմեքենաների համար առավելագույն թույլատրելի չափերը և քաշերը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 1-ին եռամսյակ ՀՀ տարանցիկ ավտոբեռնափոխադրումների շուկա մուտք գործելու կարգը և պայմանները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 3-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում օտար պետություններում գրանցված փոխադրողների համար ավտոմոբիլային ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու կանոնակարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> | |
| 6. | ՀՀ քննակահպանության նախարարություն | Նախարարության՝ տրանսպորտի ոլորտում ունեցած հիմնական խնդիրներն են շրջակա միջավայրի պաշտպանության կարգավորմանն | 2007 3-րդ եռամսյակ | <ul style="list-style-type: none"> Վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին ՀՀ օրենքի նախագծի մշակում |

| | | | | |
|----|--|---|--|--|
| | | ուղղված քաղաքականության մշակումը և իրականացումը, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների և ավտոճանապարհային շինարարության՝ շրջակա միջավայրի վրա ունեցած բացասական ազդեցության վերլուծությունը և գնահատումը: | <ul style="list-style-type: none"> Ավտոմոբիլային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում <p>2007 4-րդ եռամսյակ Ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրելի ճնշման սարքավորումների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման (տեխնիկական կանոնակարգի) նախագծի մշակում</p> <p>2008 1-ին եռամսյակ ՀՀ տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրվող վտանգավոր բեռների ստուգման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> <p>2008 2-րդ եռամսյակ Ավտոմոբիլային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման անվտանգության խորհրդատուների որակավորման և նշանակման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում</p> | |
| 7. | ՀՀ կրթության և գիտության նախարարություն | Նախարարության՝ տրանսպորտի ոլորտում ունեցած հիմնական խնդիրներն են շրջակա միջավայրի պաշտպանությանը, կրթությանը և այլնի հետ կապված պետական ծրագրերի մշակումը և իրականացումը: | 2008 2-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում ուղևորների և ուղեբեռի ավտոփոխադրումների օպերատորի գործունեության ճանաչում, ինչպես նաև դիպլոմների, վկայագրերի և այլ որակավորումը հաստատող փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում | |
| 8. | ՀՀ աշխատանքի և սոցիալական հարցերի նախարարություն | Նախարարության՝ տրանսպորտի ոլորտում ունեցած հիմնական խնդիրներն են աշխատավայրում աշխատողների կյանքի և առողջության պահպանության վերաբերյալ կանոնակարգերի մշակումը և աշխատավայրում պատճառված վնասների փոխհատուցումը | 2008 2-րդ եռամսյակ ՀՀ տարածքում ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամի կազմակերպման մասին ՀՀ կառավարության նախագծի մշակում <p>2009 1-ին եռամսյակ Ավտոճանապարհային տրանսպորտի բնագավառի աշխատողների սոցիալական ապահովության մասին ՀՀ օրենքի նախագծի մշակում</p> | |

Հարց 12. Որո՞նք են ԱԾ-ի այն նպատակները, որոնք վերաբերում են ավտոճանապարհային և երկաթուղային փոխադրումների ոլորտը կարգավորող օրենսդրության կիրարկման և իրականացման վերահսկողության համար անհրաժեշտ ինստիտուցիոնալ և վարչական կառույցներին:

Երկաթուղային փոխադրումներ

2007 թվական

Կարևորելով երկաթուղային փոխադրումների շուկայում մրցակցության ապահովումը, ինչպես նաև ուղևորների, փոխադրողների և ենթակառուցվածքի անվտանգությունը՝ Հայաստանի Հանրապետության երկաթուղային փոխադրումները կարգավորող օրենսդրությունը կհամապատասխանեցվի 2001թ. փետրվարի 26-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2001/14⁶⁸ և 2004թ. ապրիլի 29-ի թիվ 2004/49 հրահանգներին⁶⁹: Մասնավորապես կմշակվի «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի նախագիծ:

⁶⁸ 2001թ. փետրվարի 26-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի հրահանգ թիվ 2001/14/EC «Երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման ու անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման մասին»:

Կմշակվեն նաև կառավարության որոշումների երկու նախագծեր՝ երկաթուղային ենթակառուցվածքի և այն օգտագործող կազմակերպությունների անվտանգության գնահատման կարգը հաստատելու մասին և երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման ու անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման կարգը հաստատելու մասին:

ՀՀ տարածքում երկաթուղային գործունեություն կազմակերպելու լիցենզավորման կարգը սահմանող օրենսդրությունը կհամապատասխանեցվի 1995թ. հունիսի 19-ի Խորհրդի թիվ 95/18 հրահանգին:

Երկաթուղային գործունեությամբ զբաղվող ընկերությունների լիցենզավորումը կարգավորող օրենսդրության անհամապատասխանությունը շտկելու համար կմշակվի «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքի փոփոխությունների և լրացումների մասին օրենքի նախագիծ⁷⁰:

Առաջարկվող փոփոխությունները կվերաբերվեն վերոհիշյալ օրենքի 43-րդ հոդվածին՝ լիցենզավորման ենթակա գործունեություն ցանկում սահմանել երկաթուղային գործունեության տարատեսակում՝ համաձայն 1995թ. հունիսի 19-ի Խորհրդի թիվ 95/18 հրահանգին:

Համաձայն վերոհիշյալ օրենքի փոփոխությանը՝ կմշակվի ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ ՀՀ տարածքում երկաթուղային գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների լիցենզավորման կարգը հաստատելու մասին:

2008 թվական

ՀՀ տարածքում համակցված փոխադրումները կարգավորող օրենսդրությունը կհամապատասխանեցվի 1992թ. դեկտեմբերի 7-ի Խորհրդի թիվ 92/106 հրահանգին⁷¹: Մասնավորապես կմշակվի «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի փոփոխությունների և լրացումների մասին օրենքի նախագիծ⁷² համակցված փոխադրումների կարգն ու պայմանները սահմանելու նպատակով: Այդ փոփոխություններին համապատասխան կմշակվի նաև ՀՀ տարածքում համակցված փոխադրումների կանոնները հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագիծ:

Ինստիտուտիոնալ կարողությունները հզորացնելու նպատակով նախատեսվում է ՀՀ կապի և տրանսպորտի նախարարությանն առընթեր ստեղծել տրանսպորտային պատահարների փորձաքննության կենտրոն: Կենտրոնի հիմնական նպատակը կլինի հանրությանը տրամադրել մասնագիտական եզրակացություն տրանսպորտային բնագավառում տեղի ունեցած պատահարների (վթարների, միջադեպերի և այլ նմանատիպ դեպքերի) մասին:

2009 թվական

ՀՀ տարածքում վտանգավոր բեռների փոխադրումները կարգավորող օրենսդրության համապատասխանեցման համար հիմք է հանդիսանում 1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/49 հրահանգը⁷³:

Եվրոպական Միության օրենսդրական պահանջներին համապատասխան կմշակվի ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ՝ ՀՀ տարածքով երկաթուղային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին:

⁶⁹ 2004թ. ապրիլի 29-ի Եվրոպական պառլամենտի և խորհրդի հրահանգ թիվ 2004/49 «Միության երկաթուղու անվտանգության մասին և «Երկաթուղային կազմակերպությունների լիցենզավորման մասին» թիվ 95/18 հրահանգը և «Երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման ու անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման մասին» թիվ 2001/14 հրահանգը փոփոխելու մասին»:

⁷⁰ «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենք, ՀՕ-193, 30.05.2001թ. հոդ. 43:

⁷¹ 1992թ. դեկտեմբերի 7-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 92/106 »Անդամ պետությունների միջև որոշ տեսակի համակցված փոխադրումների համար ընդհանուր կանոններ հաստատելու մասին», ՕՅ թիվ L 368, 17/12/1992:

⁷² «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, ՀՕ-201, ընդունված 03.02.1998թ:

⁷³ 1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 96/49 «Անդամ պետությունների երկաթուղով վտանգավոր բեռների փոխադրման առնչվող օրենքների մոտարկման մասին»:

Հարց 13. Ո՞ր նախարարությանը կամ կարգավորող մարմնին է վերապահված ավտոճանապարհային և երկաթուղային փոխադրումների ոլորտը կարգավորող օրենսդրության իրականացման և կիրարկման վերահսկողության ոլորտում ԱԾ իրականացումը համակարգելու լիազորությունը:

| NN ը/կ | Հաստատություն | Հիմնական խնդիրները և կարգավորման շրջանակը | ԱԾ իրականացման ժամանակացույցը | Նշումներ |
|-----------|-------------------------------------|--|---|----------|
| 1. | ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն | <p>Տրանսպորտի ոլորտում հիմնական խնդիրներն են մշակել և իրականացնել տրանսպորտային քաղաքականությունը, պետական կառավարումը, կարգավորումը, տրանսպորտի ոլորտում պետական քաղաքականության մշակումը և իրականացումը, տրանսպորտի ոլորտում երկարաժամկետ և կարճաժամկետ ծրագրերի մշակումը և իրականացումը, տրանսպորտի ոլորտում գիտատեխնոլոգիական զարգացման ապահովումը, համակարգումը, տրանսպորտային համակարգում տեղեկատվության վերլուծությունը և կանխատեսումը, օրենսդրությամբ սահմանված լիազորությունների շրջանակում կառավարման մարմինների և տեղական ինքնակառավարման մարմինների հետ գործունեության համակարգումը, տրանսպորտի ոլորտում մոբիլիզացման ծրագրերի մշակումը և արտակարգ իրավիճակներում գործող տրանսպորտային մեխանիզմների համակարգումը, սահմանված կարգով տրանսպորտի բոլոր տեսակների գործունեությունը կանոնակարգող նորմատիվ իրավական ակտերի և տեխնիկական նորմատիվ ակտերի մշակումը, տրանսպորտի շահագործման տեխնիկական նորմերի և ստանդարտների մշակում, սահմանված կարգով տրանսպորտի ոլորտի նորմատիվ իրավական ակտերի կատարման վերահսկողության իրականացումը, ուղևորափոխադրումների միասնական համակարգի կազմակերպումը:</p> | <p>2007 2-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի նախագծի մշակում ՀՀ երկաթուղային ենթակառուցվածքի և այն օգտագործող ընկերությունների անվտանգության գնահատման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում՝ հիմնվելով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարի թիվ 116-052, 116-053, 116-056 և 67 հրամանների վրա ՀՀ երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման ու անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում՝ հիմնվելով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության երկաթուղային տեխնիկական շահագործման կանոնները հաստատելու մասին 15.03.2004թ թիվ 67-Ն հրամանի վրա <p>2007 4-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի նախագծի մշակում ՀՀ տարածքում երկաթուղային գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների լիցենզավորման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում <p>2008 1-ին եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի նախագծի մշակում ՀՀ տարածքում համակցված փոխադրումների ընդհանուր կանոնները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում <p>2009 2-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> ՀՀ տարածքով երկաթուղային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման կանոնները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում | |
| 2. | ՀՀ առևտրի և տնտեսական | Տրանսպորտային ոլորտում նախարարության հիմնական խնդիրներն են (ա) կառուցվածքային | <p>2007 2-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> «Երկաթուղային տրանսպորտի | |

| NN ը/կ | Հաստատություն | Հիմնական խնդիրները և կարգավորման շրջանակը | ԱԾ իրականացման ժամանակացույցը | Նշումներ |
|-----------|--|--|--|----------|
| | զարգացման նախարարություն | <p>և ներդրումային քաղաքականության սկզբունքների, մեթոդների և իրականացման ձևերի մշակումը, (բ) տնտեսական գործունեության կարգավորման ոլորտում պետական մասնակցության օպտիմալացման համալիր միջոցառումների մշակումը, (գ) գործարար և ներդրումային միջավայրի բարելավմանը նպաստելը, (դ) Հայաստանում տնտեսական անվտանգությանը սպառնացող վտանգների կանխման միջոցառումների մշակումը, (ե) ներքին առևտրի, ներքին շուկայի պաշտպանության քաղաքականության մշակումը և իրականացումը, սպառողների շահերի պաշտպանության համակարգի ձևավորմանն ու զարգացմանը նպաստելը, (զ) բնօգտագործման տնտեսական քաղաքականության մշակումը և իրականացումը, (է) շուկայական ենթակառուցվածքների զարգացման քաղաքականության մշակումն ու իրականացումը:</p> | <p>մասին» ՀՀ օրենքի նախագծի մշակում</p> <ul style="list-style-type: none"> ՀՀ երկաթուղային ենթակառուցվածքի և այն օգտագործող ընկերությունների անվտանգության գնահատման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում՝ հիմնվելով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարի թիվ 116-052, 116-053, 116-056 և 67 հրամանների վրա ՀՀ երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործմանն ու անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում՝ հիմնվելով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության երկաթուղային տեխնիկական շահագործման կանոնները հաստատելու մասին 15.03.2004թ. թիվ 67-Ն հրամանի վրա <p>2007 4-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի նախագծի մշակում ՀՀ տարածքում երկաթուղային գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների լիցենզավորման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում <p>2008 1-ին եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի նախագծի մշակում ՀՀ տարածքում համակցված փոխադրումների ընդհանուր կանոնները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում <p>2009 2-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> ՀՀ տարածքով երկաթուղային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման կանոնները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում | |
| 3. | ՀՀ ֆինանսների և էկոնոմիկայի նախարարություն | Նախարարության՝ տրանսպորտի ոլորտում ունեցած հիմնական խնդիրներն են տրանսպորտի ոլորտի օրենսդրության ֆինանսական հասկացությունների վերլուծությունը (հարկերը և պետական ծախսերը) | <p>2007 2-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի նախագծի մշակում ՀՀ երկաթուղային ենթակառուցվածքի և այն օգտագործող ընկերությունների անվտանգության գնահատման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում՝ հիմնվելով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարի թիվ 116-052, 116-053; 116-056 և 67 հրամանների վրա | |

| NN ը/կ | Հաստատություն | Հիմնական խնդիրները և կարգավորման չրջանակը | ԱԾ իրականացման ժամանակացույցը | Նշումներ |
|-----------|---------------|--|--|----------|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> • ՀՀ երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման ու անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում՝ հիմնվելով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության երկաթուղային տեխնիկական շահագործման կանոնները հաստատելու մասին 15.03.2004թ թիվ 67-Ն հրամանի վրա <p>2007 4-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> • «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի նախագծի մշակում • ՀՀ տարածքում երկաթուղային գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների լիցենզավորման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում <p>2008 1-ին եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> • «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի նախագծի մշակում • ՀՀ տարածքում համակցված փոխադրումների ընդհանուր կանոնները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում | |

| NN ը/կ | Հաստատություն | Հիմնական խնդիրները և կարգավորման շրջանակը | ԱՇ իրականացման ժամանակացույցը | Նշումներ |
|-----------|---|--|---|----------|
| 4. | ՀՀ հանրային ծառայությունները կարգավորող հանձնաժողով | <p>Հանձնաժողովի հիմնական նպատակն է հավասարակշռել սպառողների և հանրային ծառայությունների ոլորտում կարգավորվող գործունեություն իրականացնող անձանց շահերը, կարգավորվող անձանց համար ստեղծել գործունեության միատեսակ պայմաններ, նպաստել մրցակցային շուկաների ձևավորմանն ու զարգացմանը և խթանել ռեսուրսների արդյունավետ օգտագործումը: Կարգավորվող ոլորտներն են՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Էներգետիկայի բնագավառ. <ul style="list-style-type: none"> ○ Էլեկտրաէներգիա, ○ Ջերմամատակարարում, ○ Գազ: • Ջուր. <ul style="list-style-type: none"> ○ խմելու, ոռոգման և արդյունաբերական ջրի մատակարարում, ○ ջրահեռացում, կեղտաջրերի մաքրում: • Հեռահաղորդակցության (էլեկտրոնային հաղորդակցության) ոլորտ. <ul style="list-style-type: none"> ○ տվյալների և տեղեկատվության փոխանցում: • Փոստային կապի ոլորտ. • Երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտ. <ul style="list-style-type: none"> ○ ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների հաշվարկման մեթոդաբանության հաստատում, ○ օգտագործման վճարի հաշվարկի իրականացում և օգտագործման վճարի հաստատում: • տրանսպորտային միջոցների պարտադիր տեխնիկական զննության անցկացման ոլորտ՝ միայն սակագների մասով: | <p>2007 2-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> • «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի նախագծի մշակում • ՀՀ երկաթուղային ենթակառուցվածքի և այն օգտագործող ընկերությունների անվտանգության գնահատման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում՝ հիմնվելով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարի թիվ 116-052, 116-053, 116-056 և 67 հրամանների վրա • ՀՀ երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման ու անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում՝ հիմնվելով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության երկաթուղային տեխնիկական շահագործման կանոնները հաստատելու մասին.2004թ մարտի 15-ի թիվ 67-Ն հրամանի վրա <p>2007 4-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> • «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի նախագծի մշակում • ՀՀ տարածքում երկաթուղային գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների լիցենզավորման կարգը հաստատելու մասին կառավարության որոշման նախագծի մշակում <p>2008 1-ին եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> • «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի նախագծի մշակում • ՀՀ տարածքում համակցված փոխադրումների ընդհանուր կանոնները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում | |
| 5. | ՀՀ բնապահպանության նախարարություն | <p>Նախարարության՝ տրանսպորտի ոլորտում ունեցած հիմնական խնդիրներն են շրջակա միջավայրի պաշտպանության կարգավորմանն ուղղված քաղաքականության մշակման և իրականացման, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների և ավտոճանապարհային շինարարության՝ շրջակա միջավայրի վրա ունեցած բացասական ազդեցության վերլուծությունը և գնահատումը</p> | <p>2009 2-րդ եռամսյակ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ՀՀ տարածքով երկաթուղային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման կանոնները հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի մշակում | |

6. ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Ավտոճանապարհային փոխադրումներ

Առաջարկություն 1. Շրջանակային օրենսդրություն՝

1. «Ապրանքների և բեռների փոխադրման գործունեության լիցենզավորման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում: Այս կառավարության որոշման նպատակն է նշված գործունեության լիցենզավորման և պահանջների սահմանումը:
2. «Վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին» ՀՀ օրենքի ընդունում: Օրենքի նպատակն է փոխադրողների և վտանգավոր բեռների, Հայաստանի Հանրապետության տարածքում վտանգավոր բեռներ փոխադրողներին ներկայացվող տեխնիկական պահանջների և դրա հետ կապված բնակչության անվտանգության ապահովման պահանջների սահմանումը:
3. «Հայաստանի Հանրապետության տարածքում վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում: Որոշման նպատակը փոխադրման հետ կապված որոշ տեխնիկական և անվտանգության նորմերի սահմանումն է:
4. «Ավտոճանապարհով ճնշման փոխադրելի սարքավորումների փոխադրման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:
5. «Ավտոճանապարհով ազգային և միջազգային բեռնափոխադրումների համար նախատեսված առանձին ավտոճանապարհային տրանսպորտային միջոցների առավելագույն թույլատրելի չափերը և քաշերը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:
6. ՀՀ տարածքում ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամերը կարգավորելու նպատակով «ՀՀ տարածքում ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամերի կազմակերպման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:
7. «Ավտոտրանսպորտի չափիչ /գրանցող/ սարքավորումների պահպանման, փոխադրման, տեղադրման և օգտագործման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:
8. «Պետական կարգավորման գործակառույցների և տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական պայմանների ընդլայնման և միջմարզային համագործակցության զարգացման նպատակով քաղաքային հանրային և միջշրջանային տրանսպորտի կառավարման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման ընդունում:

Առաջարկություն 2. ԱԾ իրականացման ենթակառուցվածք՝

- Ստեղծել ՀՀ կառավարության կողմից Ռատուկ գործառույթներով լիազորված միջնախարարական աշխատանքային խումբ:
- Ստեղծել յուրաքանչյուր համապատասխան նախարարությունում հատուկ կառույցներ (օր.՝ տրանսպորտի ոլորտում ԵՄ օրենսդրական և ինստիտուցիոնալ համապատասխանեցման ստորաբաժանում):
- ԱԾ իրականացման գործում հիմնական խոչընդոտը ԵՄ առաջնային և երկրորդային օրենսդրության թարգմանությունն է ազգային լեզվով: ՀՀ կառավարության որոշմամբ ՀՀ արդարադատության նախարարության կազմում կստեղծվի «Իրավական թարգմանչական կենտրոն» պետական ոչ առևտրային կազմակերպություն:

Առաջարկություն 3.

Անհրաժեշտ է հզորացնել «Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիա» հասարակական կազմակերպության կարողությունները: Նշված հասարակական կազմակերպությունը ուսուցողական կենտրոնում իրականացնում է ավտոճանապարհային տրանսպորտի օպերատորների կարճաժամկետ դասընթացներ գործունեության ճանաչման, ինչպես նաև տրանսպորտի ոլորտի մասնագետների դիպլոմների, վկայագրերի և որակավորումը հաստատող այլ փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման նպատակով:

Առաջարկություն 4.

«Ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտում անվտանգության և որակյալ ծառայությունների ապահովման նպատակով ՀՀ տարածքում բեռներ կամ ուղևորներ փոխադրող որոշ տիպի ավտոմեքենաների վարորդների սկզբնական որակավորման և պարբերական ուսուցման մասին» ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի ընդունում:

Առաջարկություն 5.

ՀՀ տրանսպորտային սահմաններին Տրանսպորտի տեսչության ստորաբաժանումների ստեղծում, որի նպատակն է ստուգել Հայաստանի Հանրապետության տարածք մտնող և ՀՀ տարածքից դուրս եկող տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական պայմանները, օգտագործվող կարողությունները և այլ պահանջները:

Առաջարկություն 6.

Կազմակերպել «Ճանապարհներով վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին» համաձայնագրի թարգմանությունն ու անդամակցել այդ համաձայնագրին:

Երկաթուղային փոխադրումների ոլորտի առաջարկություններ

Առաջարկություն 7.

1. «Վտանգավոր բեռների փոխադրման մասին» ՀՀ օրենքի ընդունում:
2. «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքի ընդունում՝ լիցենզավորման ենթակա գործունեության ցանկում երկաթուղային գործունեության տարատեսակման նպատակով:
3. «Երկաթուղային ենթակառուցվածքի և երկաթուղային ընկերությունների անվտանգության գնահատման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության նախագծի ընդունում:
4. «Երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման և անվտանգության սերտիֆիկացման համար վճարների գանձման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության նախագծի ընդունում:
5. «ՀՀ տարածքում երկաթուղային ընկերությունների լիցենզավորման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության նախագծի ընդունում:
6. «ՀՀ տարածքում վտանգավոր բեռների փոխադրման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության նախագծի ընդունում:

Առաջարկություն 8.

Անհրաժեշտ է ընդլայնել ՀՀ տրանսպորտի տեսչության անձնակազմի գործառույթները և լիազորությունները՝ իրականացնելու «Տրանսպորտի տեսչության» մասին ՀՀ օրենքով ամրագրված պարտավորություններն առավել արդյունավետորեն. սա հիմնականում վերաբերում է տրանսպորտային վթարներին, պատահարներին և միջադեպերին:

Առաջարկություն 9.

Երկաթուղային համակարգի գործունեությունը և անվտանգությունն ապահովելու նպատակով անհրաժեշտ է իրականացնել հետևյալ քայլերը՝

- Ձերբազատվել մենաշնորհային կառուցվածքից՝ (ա) ենթակառուցվածք, (բ) շարժակազմ, (գ) մանրաձախ ոլորտ (ուղևորատոմսեր, փոքրածավալ բեռների փոխադրում և այլն),
- Ստեղծել ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության ներքո երկաթուղու գործունեության կարգավորման վարչություն,
- Վերազինել և արդիականացնել երկաթգծերը, կոնտակտային ցանցերը, փայտյա ուղեկամուրջները, էլեկտրական փոխարկիչները (տրանսֆորմատորները) և երկաթուղային այլ սարքավորումները.
 - o Ծարժակազմը հզոր չէ և մաշված է,

- Երկաթուղային անիվներ. դրանց մեծ մասը մաշված է և ենթակա չէ վերանորոգման: Երկաթուղային անիվների մաշվածությունը Հայաստանի երկաթուղուային պատահարների մեծամասնության պատճառ են:
- Ուղևորատար վագոնները չեն վերանորոգվել մոտավորապես 30 տարի: Նրանք չեն համապատասխանում որակի և տեխնիկական ստանդարտներին:
- Բեռնատար վագոնները նույն վիճակում են, ինչ ուղևորատար վագոնները:
- ՀՀ երկաթուղու համակարգի առավելություններից մեկն այն է, որ վերջինս ունի որակյալ անձնակազմ: Այնուամենայնիվ, անձնակազմը երկար ժամանակ է, ինչ չի մասնակցել վերապատրաստման: Երկաթուղային ոլորտում նորարարությունների և նոր ժամանակակից ու բարելավված սարքավորումների ներմուծման պարագայում նրանք չեն ունենա անհրաժեշտ փորձ և հմտություններ:

7. ՀԱՎԵԼՎԱԾ Ա. ԵՄ ԱՆԴԱՍ ՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐՈՒՄ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՂ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐԻ ՕՐԻՆԱԿՆԵՐ

Եվրոպական մոտեցում

Եվրոպայում փորձերը միահյուսված են: Երբեմն կարգավորմանն ուղղված բարեփոխումները նույնպես կարող են առաջացնել ծախսեր գործողությունների մասնահատված լինելու պատճառով և հանգեցնել անբավարար չափով ներդրումների կատարմանը, ինչպես ցույց են տալիս 1990-ականների սկզբին Միացյալ Թագավորությունում իրականացված բարեփոխումների որոշ հայեցակետեր:

Այնուամենայնիվ, շուկա նոր մուտք գործող ընկերությունները, որոնք ունեն առավել ճկուն ղեկավարման մեթոդներ, կարող են աշխատել առավել արդյունավետորեն, քան հին ընկերությունները: Միացյալ Թագավորությունում ընտրված ղեկավարման մեթոդները հանդիսանում են եվրոպական մոտեցման հենասյուն, որն իր մեջ ներառում է պետական ռազմավարությունը, ցանցի առանձին կառավարիչը, այս ցանցում աշխատող ընկերությունները, անվտանգության, ցուցանիշների և ծախսերի, ամենահաճախ օգտագործվող գնացքի ուղիների վրա բեռների տարանցիկ փոխադրման իրավունքների կատարման համար պատասխանատու անկախ կարգավորող մարմինը: Մյուս կողմից, եվրոպական մի շարք երկրներ համեմատաբար թերահավատորեն և զգուշորեն էին վերաբերում ազատականացման և ուղղահայաց ղեզինտեգրացիայի համեմատաբար առավելություններին:

Եվրոպական մոտեցումը ձևավորվել է այս փորձերի հիման վրա՝ աստիճանաբար հանգեցնելով եվրոպական երկաթուղային շուկայի բացմանը, որի հիմքերը դրվեցին 1991 թվականի հրահանգով և ավարտվեցին 2001 թվականի երկաթուղային առաջին օրենսդրական փաթեթով: Ներքին շուկայի ստեղծումից հետո տրանսպորտային միջոցների պահանջարկի աճը և առաջարկի ու պահանջարկի միջև աճող անհամապատասխանությունը երկաթուղային համակարգերի միաձուլումը դարձրեց չափազանց կարևոր: Տրանսպորտային այս միջոցի օգտագործման համեմատաբար ավելի ցածր մակարդակը մտահոգիչ էր, հատկապես բեռների փոխադրման ոլորտում: Ուստի, անհրաժեշտություն առաջացավ վերականգնել այս ոլորտը: Այս հանգամանքը ստիպեց Հանձնաժողովին 2001 թվականի սպիտակ փաստաթղթով երկաթուղային համակարգը դարձնել կայուն աճի ապահովման առանցքային գործոններից մեկը: Եվրոպական քաղաքականության նպատակն էր խթանել տրանսպորտի անխափան աշխատանքը՝ ապահովելու երկաթուղու հարաբերական մրցունակությունը: Ընդունված ռազմավարությունը հիմնված է երեք հենասյուների վրա՝

- ենթակառուցվածքների կառավարման կառուցվածքային բաժանում
- անկախ կարգավորող մարմնի ստեղծում
- երրորդ կողմի համար ազգային ցանցերի մատչելիություն

Ընդունված տեքստերը ներառում են երկաթուղով ուղևորների և բեռների փոխադրման շուկաների բացման, ցանցերի մատչելիության, ճեպընթաց և պայմանագրային երկաթուղային համակարգերի համաօգտագործելության, պետական աջակցության տրամադրման, հանրային ծառայության պարտականությունների և հանրային ծառայությունների պայմանագրի կնքման վերաբերյալ մանրամասն դրույթներ: Բացի 1991 թվականի հրահանգից՝ բոլոր այս հայեցակետերը ներկայումս կարգավորվում են նաև երկաթուղային փոխադրումների վերաբերյալ օրենսդրական երեք փաթեթներով, որոնցից երկուսն ունեն իրավական ուժ, մինչդեռ դրույթների երրորդ փաթեթը դեռևս ուսումնասիրվում է: Այնուամենայնիվ, գործընթացի բարդությունը և իրականացման դանդաղ ընթացքը հստակորեն ցույց են տալիս գործընթացի նկատմամբ դիմադրությունը:

Առանցքային տարրը ենթակառուցվածքի և ծառայությունների ղեկավարման ուղղահայաց բաժանումն է, որն ուղեկցվում է մուտքի իրավունքի կարգավորմամբ և կարգավորող մարմնի ստեղծմամբ: Տրանսպորտի նախարարների եվրոպական համաժողովը (2001) գտնում է, որ ԵՄ մոտեցումն ամենահամապատասխանն է միմյանց հետ առևտրային կապեր ունեցող փոքր

երկրների պարագայում, ինչպես Շվեյցարիայի դեպքում է: Այնուամենայնիվ, այս մոտեցումը Շվեյցարիայում ողջունվել է ոչ բոլորի կողմից: Օրինակ՝ Pfund-ը (2002, 2003) թերահավատորեն է վերաբերում տեղի ունեցող զարգացումներին՝ մատնանշելով մի շարք ինստիտուցիոնալ լուծումներ, որոնք արդյունավետորեն կիրառվել են եվրոպական երկրներում: Ուղևորափոխադրումների շուկայի մատչելիությունը դեռևս հեռավոր հեռանկար է, ինչը չի կարելի ասել բեռնափոխադրումների պարագայում: Վերջապես, նույնիսկ երկաթուղային երթուղիների/և մուտքի թույլտվության անկախ կառավարման հարցերը դեռ մինչև վերջ լուծված չեն նույնիսկ ինտեգրված համակարգերում:

Տնտեսական տեսանկյունից խնդիրը բեռնափոխադրումների համար օգտագործվող երկաթուղային երթուղիների արդյունավետ ղեկավարմանը հասնելը և ոչ խտրական սակագների սահմանման համակարգի ստեղծումն է, ինչպես նաև ենթակառուցվածքների օգտագործման սակագների սահմանումը: Եվրոպական տեսանկյունից, հիմք ընդունելով ԱՄՆ-ի և Ավստրիայի կողմից իրականացված գնահատումները, սա պահանջում է անկախ կարգավորող կամ արբիտրաժային մարմինների միջամտությունը: Գոյություն ունի լուծման հնարավոր երկու տարբերակ: Առաջինը արբիտրաժային արագ կարգավորման համակարգն է, որը միջամտում է դատարան դիմելուց հետո: Երկրորդը, որն ընդունվել է ԵՄ-ի կողմից, այն մարմնի համար է, որն անկախ է ցանկացած բեռնափոխադրում իրականացնող օպերատորից, որն իրավասու է տեղաբաշխել կարողություններ և հատկացնել երկաթուղային ուղիներ, նույնիսկ եթե կարգավորման ժամանակացույցի և երթևեկության գործառնական ղեկավարման շուրջ մանրամասն աշխատանքները ենթակառուցվածքի կառավարչի պարտականությունն է, որը կարող է պատկանել մեկ միասնական խմբի: Փոխադարձության պահանջը կարևոր գործիք է՝ բացառելու խտրականությունը՝ խոչընդոտելով երկրների տնտեսվարողներին, որոնք կարգավորում են մուտքի իրավունքներն իրենց պատմական օպերատորին պաշտպանելու և փոխադրումները դեպի առավել բաց երկրներ ուղղելու նպատակով:

Սեկ այլ կարևոր հարց է ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարները: Այս վճարները հաճախ որոշվում են սահմանային սոցիալական ծախսերով: Այնուամենայնիվ, ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ սա կազմում է ենթակառուցվածքների վրա կատարվող ընդհանուր ծախսերի մոտավորապես 60%-ը: Մնացած մասը պետք է ծածկվի սուբսիդիաների կամ փոխհատուցման այլ գործակառույցների միջոցով:

Այս բարեփոխումների գնահատումն իրականացվել է IDEI-ի կողմից՝ հիմք ընդունելով Համաշխարհային բանկի՝ 1980-2000 թվականների միջև ընկած ժամանակահատվածում մի խումբ եվրոպական երկրների, բացառությամբ Շվեյցարիայի, փորձագիտական տվյալների հիման վրա: Իրականացված բարեփոխումները բարելավել են արդյունավետությունը, սակայն դրանց արդյունքը կախված է բարեփոխումների հաջորդականությունից: Միասնական փաթեթում բազմաթիվ բարեփոխումների ներմուծման ազդեցությունը սահմանափակ է, մինչդեռ հաջորդական բարեփոխումները բարելավում են արդյունավետությունը: Բեռնափոխադրումների 1% աճը հանգեցրեց ուղևորափոխադրումների 0.25%-ով կրճատման: Բարեփոխումները, ընդհանուր առմամբ, բարելավեցին արդյունավետությունը, մասնավորապես փոքր քաղաքների պարագայում: Ամենաբարձր արդյունավետությունը նկատվել է Գերմանիայում և Շվեդիայում թե ուղևորներափոխադրումների և թե ընդհանուր փոխադրումների առումով: Գերմանիայում երրորդ կողմի համար շուկայի մատչելիությունը հնարավորություն տվեց շատ մրցակիցների մուտք գործել շուկա, թեև ենթակառուցվածքը և շահագործումը մնում են բաժնետոմսերի վերահսկիչ փաթեթ ունեցող ընկերության ձեռքում:

Երկաթուղային փոխադրման բնագավառում ԵՄ իրավական դաշտի նկարագիրը

Եվրոպական կարգավորող դաշտի արդիականացման սկզբնական հիմքերը դրվեցին 1991 թվականի թիվ 91/440/EEC հրահանգով, որը սահմանում է, որ անդամ պետությունների երկաթուղային ընկերությունների միջև պետք է լինի մրցակցություն: Վերջիններս պետությունից պետք է լինեն անկախ, ունենան իրենց բյուջեն և հաշվապահական համակարգ: Երկաթուղային ենթակառուցվածքի և ծառայությունների մատուցման օպերատորների համար պետք է լինի անկախ հաշվապահական համակարգ: Այս հրահանգից հետո 1995 թվականին ընդունվեց երկու հրահանգ՝ սահմանելու ընդհանուր կանոնները: Դրանք ընդգրկվեցին և արդյունավետորեն իրականացվեցին ստորև ներկայացված երկաթուղային օրենսդրական առաջին փաթեթում:

1. **Երկաթուղային օրենսդրական առաջին «փաթեթում» մշակված են մի շարք փոխկապակցված գործիքներ՝ ցանցերի բացումը և ազատականացումը խթանելու նպատակով**
 - **Թիվ 2001/12/EC հրահանգով** ամրապնդվում են 1991թ. հրահանգի դրույթները, որոնք իրավունք են վերապահում մուտք ունենալ երկաթուղային ցանց՝ պահանջելով անդամ պետություններից ընդլայնել բեռների փոխադրման տրանսեվրոպական երկաթուղային ցանցի ազգային հատված մուտք ունենալու իրավունքները: Բեռների փոխադրման տրանսեվրոպական երկաթուղային ցանցը բեռների միջազգային փոխադրման ծառայությունների համար ամբողջությամբ կբացվի մինչև 2008 թվականի մարտի 15-ը:
 - **Թիվ 2001/13/ EC հրահանգով** փոփոխություններ և լրացումներ են կատարվում թիվ 95/18/EC հրահանգում: Այն սահմանում է Միությունում ստեղծված երկաթուղային ընկերությունների լիցենզավորման ընդհանուր չափանիշները: Լիցենզիաները վավեր կլինեն Համայնքի ողջ տարածքում:
 - **Թիվ 95/19/EC հրահանգը փոփոխող թիվ 2001/14/EC հրահանգ**, որը սահմանում է զնացքների ուղիների տրամադրման թափանցիկ և արդար կանոններ ու ընթացակարգեր: Ուղիների տրամադրումը և սակագների սահմանումը չպետք է լինի տրանսպորտի ոլորտում գործող ընկերությունների կամ մի խումբ ընկերությունների պարտականությունը: Այն նաև սահմանում է ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարների գանձման սկզբունքները: Վերջապես, ԵՄ անդամ պետությունները պետք է ստեղծեն կարգավորող մարմին, որը կապահովի ոչ թեկնածու երկրի նկատմամբ խտրականության բացառումը, ենթակառուցվածքների կառավարիչների որոշումների բողոքարկումը կարգավորող մարմնին:
2. **2004 թվականին երկաթուղային օրենսդրական երկրորդ «փաթեթում» ուժի մեջ են մտել մի շարք տեքստեր, որոնք՝**
 - Արագացնում են բեռների միջազգային փոխադրումների շուկայի բացման գործընթացը և հնարավորություն ընդեռում դրան ընդլայնվել դեպի տեղական փոխադրումների շուկա (կարտաժ): Երկաթուղով բեռների փոխադրման շուկաների ամբողջական բացումն ակնկալվում է 2007 թվականի հունվարի 1-ին (թիվ 91/440 հրահանգը փոփոխող **թիվ 2004/51/EC հրահանգ**)
 - Ամրապնդում են անվտանգությունը **թիվ 2004/49/EC հրահանգով**, որով սահմանվում է ընդհանուր մոտեցում անվտանգության նկատմամբ և ստեղծում անվտանգության սերտիֆիկատի տրամադրման ընդհանուր համակարգ
 - Առավել մեծ համաօգտագործելիության հնարավորություն են ընձեռում՝ **թիվ 96/48/EC** և **2001/16/EC** հրահանգները փոփոխող **թիվ 2004/50/EC հրահանգով**
 - Ստեղծում են երկաթուղային անվտանգության և համաօգտագործելիության համար պատասխանատու Եվրոպական գործակալություն (**թիվ 881/2004 կանոնակարգ**), որը տեխնիկական օժանդակություն է տրամադրում համաօգտագործելիության և անվտանգության ուղղությամբ տարվող աշխատանքների համար:
3. **Երկաթուղային օրենսդրական երրորդ «փաթեթի» մի շարք նոր դրույթներ դեռևս ուսումնասիրվում են և ներառում են՝**
 - Համայնքում ուղևորների և բեռների փոխադրման համար օգտագործվող լոկոմոտիվների և զնացքների վարորդներին տրամադրվող սերտիֆիկատի վերաբերյալ հրահանգի մշակման առաջարկ
 - Երկաթուղով ուղևորների միջազգային փոխադրում իրականացնելու իրավունքի տրամադրման վերաբերյալ կանոնակարգի մշակման առաջարկ
 - Մինչև 2010 թվականի հունվարի 1-ը երկաթուղով ուղևորների միջազգային փոխադրման ծառայությունների շուկայի ստեղծման վերաբերյալ հրահանգի մշակման առաջարկ
 - Երկաթուղով բեռների փոխադրման ծառայությունների որակի վերաբերյալ կանոնակարգի մշակման առաջարկ:

Երկաթուղային ծառայությունների ոլորտի հիմնական օրենսդրական դաշտը և երրորդ կողմին շուկայի մուտքի տրամադրման վերաբերյալ դրույթները

| Երկիր | Գործող օպերատորի կարգավիճակը | | | Ենթակառուցվածքների բաժանում | | Մուտք | | |
|---------------------|----------------------------------|---|--|-----------------------------|--|----------------------------------|--|---|
| | Ընկերություն | Ընկերության կարգավիճակը | Վերջին կարևոր բարեփոխումների իրականացման տարեթիվը | Կառուցվածքային բաժանում | Հաշվապահական հաշվառման համակարգերի առանձնացում | Երրորդ կողմի համար շուկայի մուտք | Բեռնափոխադրում | Ուղևորափոխադրում |
| ԱՎՍՏՐԻԱ | ÖBB Österreichische Bundesbahnen | Պետական սեփականություն | 1992 | | Այո | 2002 | Այո | Այո |
| ՖՐԱՆՍԻԱ | SNCF | Արդյունաբերական և առևտրային նպատակներ հետապնդող պետական կառույց | 1997 | Այո | Այո | 1997 | Մասամբ՝ 2003թ. միջազգային բեռնափոխադրումներ /բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալը 2007 թվականին | Ոչ՝ 2010 թվականին նախատեսվող միջազգային փոխադրումներ |
| ԳԵՐՄԱՆԻԱ | DB AG | Պետական սեփականություն հանդիսացող մասնավոր բաժնետիրական ընկերություն | 1994 (DB-ի և DR-ի միաձուլում)/ 1999 (բիզնես կենտրոնների իրավական բաժանում) | | Այո | 1994 | Այո | Այո՝ երկաթուղվ ուղևորների հեռավոր փոխադրումների բնագավառում առկա է մեկ մրցակից, այն է՝ Connex Group. L passenger transport: DB-ին ունի շուկայի 90% մասնաբաժին |
| ԻՏԱԼԻԱ | Trenitalia | Gruppo Ferrovie dello Stato SpA-ի մի մասն է և 100% պետական բաժնեմաս ունեցող հողինգային ընկերություն | 2000 | Այո | | 1999 | Ուղղահայաց տարանջատման շրջանակում պարտադիր թույլատրված մուտք | Այո՛րան էլ չէ, տեղական ընկերությունը կարող էր իրականացնել ուղևորափոխադրումների ծառայություններ՝ մրցակցելով Trenitalia-ի հետ, սակայն գործող օրենսդրությունը սկզբունքորեն սահմանափակում է արտասահմանյան կազմակերպությունների հնարավորությունը՝ իրականացնելու ուղևորափոխադրումների ծառայություններ երկրի ներսում, նույնիսկ կարտաժի միջոցով (միայն միջազգային խմբավորման միջոցով) |
| ՆԻԴԵՐԼԱՆԴՆԵՐ | NS-Reizigers | Պետական սեփականություն | 1996 և 2002 | | Այո | 1995 | Այո՝ բեռնափոխադրումների | Ուղևորների միջազգային փոխադրումներ |

| | | | | | | | | |
|-------------------------------|---|--|-------------|-----|-----|--|--|--|
| | | (100%) | | | | | ծառայությունների բաց շուկա | այդ/ուղևորների փոխադրման շուկայում մրցակցությունը սահմանափակվում է որոշ ուղիներով, որոնք առաջնային չեն NS ցանցի համար |
| ՄԻԱՑՅԱԼ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆ | Ընկերությունը բաժանվել է և այլևս չի գործում | Երկաթուղային բոլոր ընկերությունները մասնավոր են | 1993 և 2000 | Այո | | 1993 | Այո | Այո |
| ԻՍՊԱՆԻԱ | RENFE jan 2005. Renfe +ADIF | Չարգացման նախարարության ենթակայության տակ գտնվող պետական կորպորացիա | 2004 | Այո | | Այո | 2006 թվականից շուկան բաց է բեռների միջազգային փոխադրումների բոլոր ուղղություններով | Ներկայումս երկաթուղային ուղևորափոխադրումներ չեն իրականացվում, բացառությամբ հիմնական ուղիների ցանցում գործող RENFE-ի: Մինչև եվրոպական նոր հրահանգի ընդունումը ուղևորափոխադրումների ծառայությունների ոլորտում ազատականացում տեղի չի ունենա |
| ՇՎԵՑՏԱՐԻԱ | SBB | Բաժնետիրական ընկերություն (ամբողջությամբ հանդիսանում է պետական սեփականություն) | 1999 | | Այո | Այո Երկաթուղու մատչելիության մասին 1998 թվականի որոշում | Շվեյցարական երկաթուղային ընկերությունների համար շուկային ազատ մուտք: Սահմանափակումներ ենթակառուցվածքների ծանրաբեռնվածության պատճառով | Երկաթուղային ցանցին մուտքի իրավունք: Այնուամենայնիվ, ուղևորափոխադրումների կարգավորումը ենթակա է փոխզիջման: Ներկայումս SBB-ին հեռավոր փոխադրումների ոլորտում միակ կոնցեսիոնն է |

Աղբյուրը՝ National Submissions to Rail Roundtable (DAFFE/COMP/WP2(2005), Steer Davies Gleave for the European Commission, NEA Transport research and training for the European Commission adjusted by the OECD Secretariat

Երկաթուղային ծառայությունների լիցենզավորման գործընթացի և անվտանգության կարգավորում

| Երկիր | Լիցենզավորման մարմին | Լիցենզավորման չափանիշներ | Մեկնաբանություններ |
|-------------------------------|---|--|--|
| Ավստրիա | Տրանսպորտի նախարարություն BMVIT1 | Վարկարժանություն և կոմպետենտություն (ազգային կոնցեսիոների համար), օպերատորի՝ պահանջներին համապատասխանությունը և անվտանգության սերտիֆիկատը (Եվրոպական կոնցեսիոների համար) | ՃBB. Անվտանգության սերտիֆիկատ անհրաժեշտ է եվրոպական կոնցեսիոնների համար |
| Ֆրանսիա | Տրանսպորտի նախարարություն | Վստահության չափանիշներն են՝ լավ համբավը, ֆինանսական կարողությունները, իրավական պարտավորությունները կատարելու կարողությունը, մասնագիտական արհեստավարժությունը | |
| Գերմանիա | EBA2 | Լիցենզիան տրամադրվում է վստահության, ֆինանսական ապահովվածության, մասնագիտական արհեստավարժության, պարտականությունների ապահովագրման հիման վրա | |
| Իտալիա | Տրանսպորտի նախարարություն (MIT) | Վճարունակության, մասնագիտական արհեստավարժության, կայունության, շարժակազմը լավ տեխնիկական վիճակում պահելու վերաբերյալ ապացույցների տրամադրման հիման վրա | Տրանսպորտի նախարարությունը սահմանում է անվտանգության սերտիֆիկատների ստանդարտներ, իսկ RFI3 տրամադրում է դրանք |
| Նիդեռլանդներ | IVW Նիդեռլանդների երկաթուղային մարմին | Մասնագիտական որակների, հեղինակության, ֆինանսական կայունության, մասնագիտական ապահովագրության հիման վրա | Օպերատորը պետք է ունենա IVW-ի կողմից տրամադրված անվտանգության սերտիֆիկատ |
| Իսպանիա | Զարգացման նախարարություն (Mdf) | Երկաթուղային ընկերությունները պետք է գրանցված լինեն Իսպանիայի ընկերությունների իրավունքի և երկաթուղային ոլորտի օրենսդրությանը համապատասխան: Ընկերությունը պետք է ապացուցի իր ֆինանսական կայունությունը, այն է՝ 12 ամսվա կտրվածքով ֆինանսական կարիքները ծածկելու, ինչպես նաև տարեկան հաշիվների, բաժնետիրական կապիտալի և բաժնետերերի տրամադրած երաշխիքների գնահատման կարողությունը: Ընկերությունը պետք է ցույց տա, որ կարող է վճարել կուտակային և սոցիալական ապահովության վճարներ: | Սերտիֆիկատը տրամադրվում է Զարգացման նախարարության կողմից |
| Շվեյցարիա | Տրանսպորտի նախարարություն | Ապահովվում է անխափան և անվտանգ շահագործում, շարժակազմը համապատասխանում է սահմանված պահանջներին, հարգված են ինչպես աշխատանքային իրավունքները և պայմանները, այնպես էլ անվտանգության միջոցառումները: | Անվտանգության սերտիֆիկատը տրամադրվում է Տրանսպորտի նախարարության կողմից |
| Միացյալ Թագավորություն | Երկաթուղային ոլորտի կարգավորման գրասենյակ (ԵԿԳ) | Գոյություն ունեն 5 տարբեր լիցենզիոն ստանդարտներ | ԵԿԳ-ն տրամադրում, փոփոխում և իրավական ուժ է տալիս լիցենզիաներին: HSE5-ը երկաթուղային ընկերություններին և ենթակառուցվածքի կառավարիչներին տրամադրում է անվտանգության |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | սերտիֆիկատներ: Վերոհիշյալ պարտականությունների իրականացումը դրվել է ԵԿԳ-ի վրա 2005 թվականին: |
|--|--|--|---|

Աղբյուրը՝ Երկաթուղու վերաբերյալ կազմակերպվող կլոր սեղանի համար ազգային հաշվետվություններ (DAFFE/COMP/WP2(2005), Եվրոպական հանձնաժողովի համար Ստիբ Գեյվիս Գլիվ, ՏԶՀԿ քարտուղարության կողմից ղեկավարվող NEA տրանսպորտի ոլորտում հետազոտություն և վերապատրաստում Եվրոպական հանձնաժողովի համար:

- 1. BMVIT - Տրանսպորտի, նորարարության և տեխնոլոգիաների նախարարություն
- 2 EBA - Eisenbahn-Bundesamt
- 3 RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa (ենթակառուցվածքների ղեկավար)
- 4 ADAP - Asociacion de Accion Ferroviaria (համաօգտագործելիության ինստիտուտ)
- 5 HSE - Առողջապահության և անվտանգության հարցերով գործադիր

Կարգավորող դաշտ և երկաթուղային ուղիների օգտագործման համար պատասխանատու մարմիններ

| Երկիր | Կարգավորող մարմին | Կարգավորող մարմնի խնդիրները | Երկաթուղային ուղիների տրամադրում, ենթակառուցվածքի կառավարիչ | Անկախ օպերատոր | Երկաթուղային ուղիների օգտագործման վճարները |
|--------------|---|---|---|---|--|
| Ավստրիա | SCG1 և SCK2 (SCG-ում) | SCG-ի պարտականությունն է դիտանցումը և համակարգի վերահսկումը SCK-ն երկաթուղային գործունեություն իրականացնող ընկերությունների միջև ստեղծված հակասությունների վերաբերյալ կայացնում է որոշումներ: | Ենթակառուցվածքների ղեկավար ՃBB | Ոչ | BMVIT: Վճարների գանձման վերաբերյալ որոշումների կայացում: ՃBB-ն պատասխանատու է օպերատորների մուտքի վճարների սահմանման համար: Ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների միջև տարանջատում չկա: |
| Ֆրանսիա | Երկաթուղային գործունեության վերահսկման ներկայացուցչություն | Գիտանցում է երկաթուղային շուկաները, զբաղվում է վճարների և հզորությունների օգտագործման հետ կապված որոշումների բողոքարկման գործերով: | RFF | Այո՝ ներկա օպերատորը տեխնիկական բոլոր խնդիրների՝ կառուցման, ազգային երկաթուղային ենթակառուցվածքի սպասարկման և գործունեություն համար մնում է հղման մարմին: | Ստեղծվել է Տրանսպորտի նախարարության կողմից՝ RFF-ի առաջարկությամբ: |
| Գերմանիա | EBA | Ավանդական խնդիրներ՝ լիցենզավորում, անվտանգություն, համաօգտագործելիություն, վիճակագրություն, հզորությունների օգտագործման շուրջ առաջացած վեճերի կարգավորում: 2002 թվականին բարելավվել է մրցակցության վերահսկողությունը: | DB Netz | Ոչ՝ Ենթակառուցվածքի կառավարիչը բավարար չափով անկախ չէ DBGroup-ի օպերատորից: | DB Netz և Գերմանիայի ենթակառուցվածքների ղեկավարներ (տարածաշրջանային ցանցի օպերատորներ): Ենթակառուցվածքից օգտվելու վճարների սխեման հիմնված է «մեկ գին բոլոր մոտեցումների համար» սկզբունքի վրա: |
| Իտալիա | Տրանսպորտի նախարարություն | Ուղեցույցների թողարկում, սերտիֆիկատների, լիցենզիաների տրամադրում և գործող ընկերությունների պաշտպանական միջոցառումների համապատասխանություն: | Տրանսպորտի նախարարության կողմից վերապահված պարտականություն RFI4 | Այո | Առաջարկվել է RFI-ի կողմից, վերջնական որոշումը կայացվել է Տրանսպորտի նախարարության կողմից: Վճարներն արտացոլում են ուղղակի և անուղղակի ծախսերը կամ մատուցված երկաթուղային ծառայությունները (ռելսերի ծանրաբեռնվածությունը, քաշ, արագություն, էներգասպառում): |
| Նիդերլանդներ | Նիդեռլանդների մրցակցային մարմին և տրանսպորտի ոլորտի կարգավորման գրասենյակ | Տրանսպորտի ոլորտի կարգավորման գրասենյակն օժտված է հատուկ լիազորություններով, որն ապահովում է շուկայի հստակ աշխատանքը: | ProRail5 | Այո | ProRail. Ուղևորափոխադրող գնացքների վճարները կախված են գնացքի անցած հեռավորությունից և օգտագործված կայարաններից: Ինչ վերաբերում է բեռնափոխադրման գնացքներին, դրանց վճարները պայմանավորված են կիլոմետրաժից: |
| Իսպանիա | Գեռես երկաթուղային գործունեությունը կարգավորող մարմին ստեղծված | Երկաթուղային գործունեությունը կարգավորող մարմինը կկարգավորի ADIF-ի և երկաթուղային տրանսպորտից օգտվողների միջև առաջացող հակասությունները, անվտանգության | ADIF6 Ենթակառուցվածքների ղեկավար 71 | Այո | ADIF. Վճարները պետք է սահմանվեն կենսունակության, արդյունավետ շահագործմանը, շուկայի իրավիճակի ընդհանուր տնտեսական սկզբունքներին համապատասխան: Շրջակա միջավայր. |

| | | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|--|--|
| | չէ. այն պետք է ստեղծվի Ջարգացման նախարարության կազմում | սերտիֆիկատների տրամադրումը, երկաթուղային ցանցի հատկացման տեղեկանքում նշված պայմանների կիրառում՝ երկաթուղային ցանց, հզորությունների օգտագործման ընթացակարգերը, գումարները կամ վճարների կիրառումը: | | | խցանում, պատահանների հետ կապված ծախսեր: |
| Շվեյցարիա | Երկաթուղային արբիտրաժի կոմիտե (RACO) | Երկաթուղային արբիտրաժի կոմիտեն զբաղվում է մրցակցության խաթարման հետ կապված բողոքներով, կողմերի միջև երկաթուղային ցանցին մուտք ունենալու պայմանագրերի վերաբերյալ կայացնում է որոշումներ: | Ենթակառուցվածքների ղեկավար SBB, BLS -ը երկաթուղային ցանցին մուտք ունենալու վերաբերյալ օրենսդրության շրջանակներում | Ոչ, ենթակառուցվածքների ղեկավարը և երկաթուղային օպերատորը իրավաբանորեն տարանջատված չեն: | Երկաթուղային ընկերությունները կնքել են կոնվենցիայով ցանցին մուտք ստանալու ձևերի և վճարների վերաբերյալ: Ֆեդերալ խորհուրդը սահմանում է վճարների սահմանման սկզբունքներ: |
| Միացյալ Թագավորություն | Երկաթուղային գործունեությունը կարգավորող գրասենյակ | Պատասխանատու է կարգավորող խնդիրների համար: Ինչպես Արդար առևտրի գրասենյակը, այնպես էլ այն, պատասխանատու է մրցակցության դիտանցման և իրականացման համար: | Երկաթուղային գործունեությունը կարգավորող գրասենյակը տրամադրում է երկաթուղային ռելսերն առաջնային օգտագործման համար: Երկրորդային օգտագործման համար՝ երկաթուղային ցանցը | Այո | Երկաթուղային գործունեությունը կարգավորող գրասենյակն ապահովում է, որ երկաթուղային ցանցին մուտք ունենալու վերաբերյալ կնքված պայմանագրերում ամրագրված լինեն համապատասխան խթաններ՝ ապահովելու արդյունավետ կատարողական: |

Աղբյուրը՝ Աղբյուրը՝ Երկաթուղու վերաբերյալ կազմակերպվող կլոր սեղանի համար ազգային հաշվետվություններ (DAFFE/COMP/WP2(2005), Եվրոպական հանձնաժողովի համար Ստիբ Դեյվիս Գլիվ, SՉՀ քարտուղարության կողմից ղեկավարվող NEA տրանսպորտի ոլորտում հետազոտություն և վերապատրաստում Եվրոպական հանձնաժողովի համար:

¹ SCG - Schienen-Control GmbH

² SCK - Schienen-Control Kommission,

³ RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa (ենթակառուցվածքների ղեկավար),

⁵ Prorail - ենթակառուցվածքների ղեկավար,

⁶ ADIF - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ենթակառուցվածքների ղեկավար):

8. ՀԱՎԵԼՎԱԾ Բ. ՀՀ ՕՐԵՆՍԴԻՐԱԿԱՆ ԱԿՏԵՐԻ ՑԱՆԿ

Տրանսպորտի ոլորտը (ավտոճանապարհային և երկաթուղային) կարգավորող առաջնային օրենսդրական ակտեր (օրենքներ)

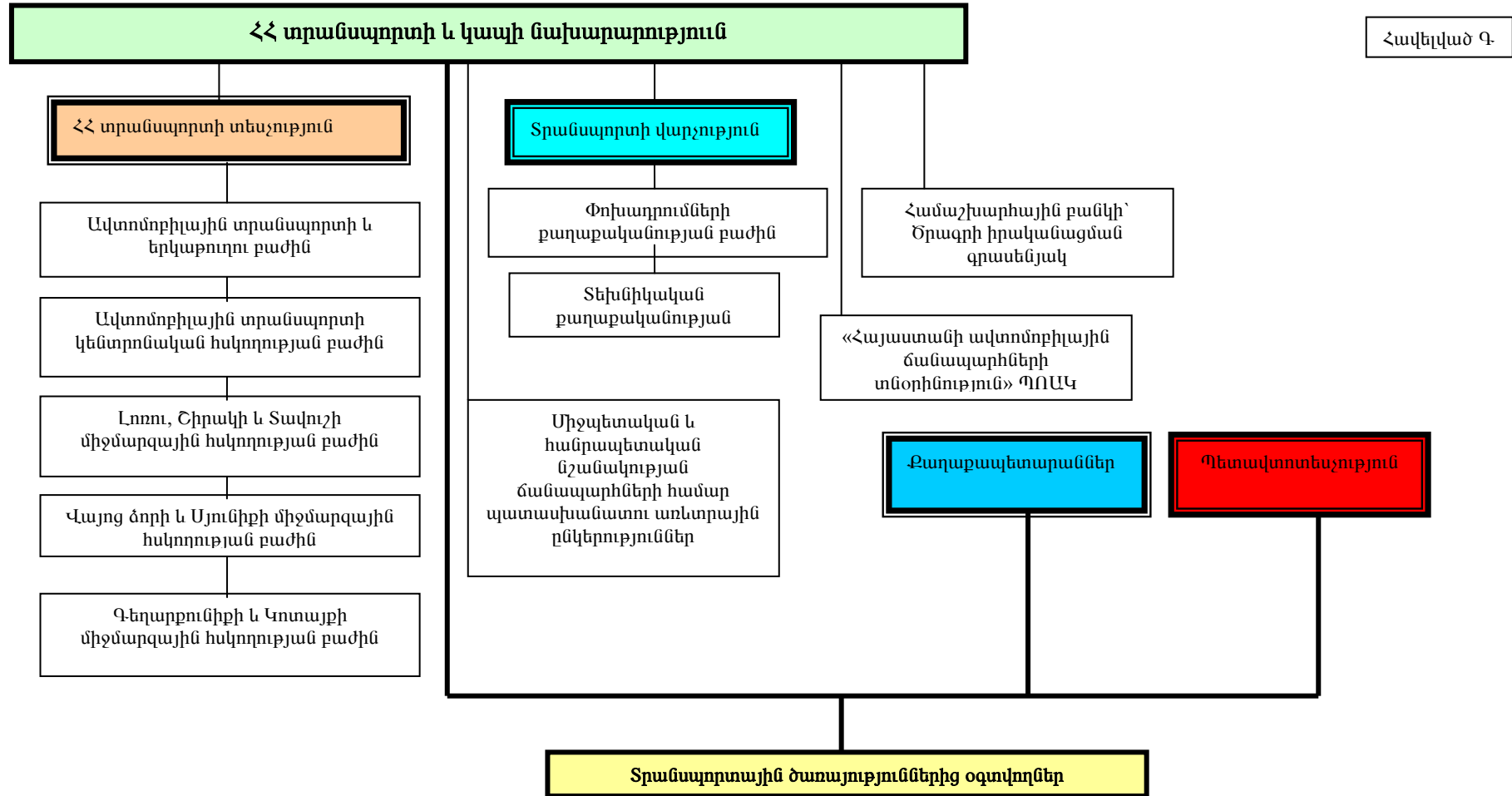
1. «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք,
/Ընդունվել է 03.02.1998., ՀՕ-201-Ն/
2. «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենք /
/Ընդունվել է 08.06.2005., ՀՕ-166-Ն/
3. «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք
/ Ընդունվել է 05.12.2006., ՀՕ-233-Ն/
4. «ՀՀ տրանսպորտային տեսչության» մասին ՀՀ օրենք
/ Ընդունվել է 05.12.2006., ՀՕ-234-Ն/
5. «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենք
/ Ընդունվել է 30.05.2001., ՀՕ-193-Ն/
6. «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք
/Ընդունվել է 28.10.2007, ՀՕ-293-Ն/
7. «Տեխնիկական արատորոշման միջոցներով տրանսպորտային միջոցների պարտադիր տեխնիկական զննության անցկացման ծառայությունների մատուցման սակագների սահմանման և վերանայման մասին» ՀՀ օրենք
/Ընդունվել է 18.12.2007թ. ՀՕ-298-Ն/

Տրանսպորտի ոլորտը (ավտոճանապարհային և երկաթուղային) կարգավորող Երկրորդային օրենսդրական ակտեր

1. «ՀՀ երկաթգիծը ՀՀ տրանսպորտի և հաղորդակցության նախարարությանը հանձնելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 377-Ն, 20.07.1993 որոշում,
2. «1975 թվականի միջազգային ճանապարհային փոխադրումների կոնվեցիային Հայաստանի Հանրապետության գործնական մասնակցության ապահովմանն ուղղված միջոցառումների մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 22 որոշում,
3. «Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհով ծանրաքարշ և մեծ եզրաչափերով տրանսպորտային միջոցների երթևեկության վճարի գանձման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 248, 08.07.1997 որոշում,
4. «Երկաթուղու տեխնիկական շահագործման կանոնները հաստատելու մասին» ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության թիվ 116/171-0008, 06.11.1997 հրաման,
5. «Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարության աշխատակազմ» պետական ոչ կառավարչական հիմնարկ ստեղծելու և Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարության կանոնադրությունն ու աշխատակազմի կառուցվածքը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1809-Ն, 21.11.2002 որոշում,
6. «Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարության Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային տեսչության կանոնադրությունն ու կառուցվածքը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1810-Ն, 21.11.2002 որոշում:
7. «Հայաստանի Հանրապետությունում երկաթուղային տրանսպորտի գործունեության կազմակերպման լիցենզավորման կարգը և լիզենզիայի ձևերը հաստատելու» ՀՀ կառավարության թիվ 1044-Ն, 30.06.2002 որոշում
8. «Հայկական երկաթուղում երկաթգծի և արհեստական կառույցների նորոգման և պահպանման աշխատանքների կատարման անվտանգության տեխնիկային և արտադրական սանիտարիայի հրահանգի մասին» ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարի թիվ 116-053, 09.01.2002 հրաման,
9. «Հայաստանի Հանրապետությունում հաշվառման ենթակա ինքնագնամ ճանապարհաշինարարական, շինարարական և այլ մեքենամեխանիզմների,

- երկաթուղային տրանսպորտային միջոցների ու ջրային տրանսպորտային միջոցների ցանկերը, կադաստրի վարման կարգերը և հաշվառման մատյանների ձևերը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1847-Ն, 16.12.2004 որոշում,
10. «Շարժական գույքի կադաստրի վարման, շարժական գույքի գրավի իրավունքի, լիզինգի պայմանագրով վարձակալության իրավունքի գրանցման լիազորություններ սահմանելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1678-Ն, 29.10.2004 որոշում,
 11. «Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհների տնօրինություն» պետական ոչ առևտրային կազմակերպություն ստեղծելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1720-Ն, 18.12.2004 որոշում,
 12. «Հայկական երկաթուղի» փակ բաժնետիրական ընկերության մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1003-Ա, 14.07.2005 որոշում,
 13. «Մեքենաների և մեխանիզմների անվտանգությանը ներկայացվող պահանջների տեխնիկական կանոնակարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 2390-Ն, 15.12.2005 որոշում,
 14. «Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1206-Ն, 29.06.2006 որոշում,
 15. «Երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի բարեփոխումների առաջնահերթ միջոցառումների մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1497-Ն, 12.10.2006 որոշում,
 16. «Հայաստանի Հանրապետության տարածքում շահագործվող ավտոտրանսպորտային միջոցների էկոլոգիական անվտանգության տեխնիկական կանոնակարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 965-Ն, 22.06.2006 որոշում,
 17. «Հայաստանի Հանրապետության տարածքում շահագործվող ավտոտրանսպորտային միջոցների էկոլոգիական անվտանգության տեխնիկական կանոնակարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 965-Ն, 22.06.2006 որոշում,
 18. «Տրանսպորտային միջոցների պետական հաշվառման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1853-Ն, 30.11.2006 որոշում,
 19. «Հայաստանի Հանրապետությունում տրանսպորտային միջոցների պարտադիր զննության անցկացման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 344-Ն, 15.12.2007 որոշում,
 20. «ՀՀ տարածքից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումների իրականացման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1226-Ն, 30.08.2007թ. որոշում,
 21. «ՀՀ տարածքից ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների և ուղեբեռների միջպետական փոխադրումների իրականացման կարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության թիվ 1587-Ն, 27.12.2007թ. որոշում:

9. ՀԱՎԵԼՎԱԾ Գ. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՈԼՈՐՏԻ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՂ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐ



10. ՀԱՎԵԼՎԱԾ Դ. ԵՄ ՕՐԵՆՍԴՐԱԿԱՆ ԱԿՏԵՐԻ ՑԱՆԿ

1. 1993թ. հոկտեմբերի 25-ի Խորհրդի կանոնակարգ թիվ 3118/93 «Ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար պայմաններ սահմանելու մասին, համաձայն որոնց նրանք կարող են իրականացնել ազգային ավտոփոխադրումների ծառայություններ անդամ պետությունների շրջանակներում»
2. 1997թ. դեկտեմբերի 11-ի Խորհրդի կանոնակարգ թիվ 12/98 «Ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների համար պայմաններ սահմանելու մասին, համաձայն որոնց նրանք կարող են իրականացնել ազգային ավտոմոբիլային ուղևորափոխադրումների ծառայություններ անդամ պետությունների շրջանակներում»
3. 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 94/55/EC «Ավտոտրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման մասին»
4. 2004թ. ապրիլի 29-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2004/54/EC հրահանգ «Միջեվրոպական ավտոմոբիլային ցանցում թունելների համար նվազագույն անհրաժեշտ անվտանգության պահանջների մասին»
5. 1991թ հուլիսի 29-ի Խորհրդի թիվ 91/439/EEC հրահանգ «Վարորդական իրավունքի մասին»
6. 1992թ. մարտի 16-ի Խորհրդի կանոնակարգ (EEC) թիվ 684/92 «Ավտոբուսով ուղևորների միջազգային փոխադրումների ընդհանուր կանոնների մասին»
7. 1998թ. հոկտեմբերի 2-ի Հանձնաժողովի թիվ N2121/98 կանոնակարգ «Ավտոբուսով ուղևորների փոխադրման փաստաթղթերին մասով Խորհրդի (EEC) թիվ 684/92 և (EC) թիվ 12/98 կանոնակարգերի կիրառման մանրամասն կանոնները սահմանելու մասին»
8. 1993թ. նոյեմբերի 30-ի Խորհրդի թիվ 93/704/EC որոշում «Համայնքի ճանապարհային պատահարների տվյալների բազայի ստեղծման մասին»
9. 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 94/55/EC «Ավտոտրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման մասին»
10. 1985 թ. դեկտեմբերի 20-ի Խորհրդի (EEC) թիվ 3821/85 կանոնակարգ «Ավտոտրանսպորտի չափիչ/գրանցող/ սարքավորումների մասին»
11. 1999թ. ապրիլի 29-ի Խորհրդի թիվ 1999/36/EC հրահանգ «Փոխադրելի ճնշման սարքավորումների մասին»
12. 1996թ. հուլիսի 25-ի Խորհրդի թիվ 96/53/EC հրահանգ «Համայնքի շրջանակներում օգտագործվող որոշ տիպի ավտոմեքենաների համար ազգային և միջազգային փոխադրումների համար առավելագույն թույլատրելի չափերը և միջազգային փոխադրումների համար առավելագույն թույլատրելի քաշերը հաստատելու մասին»
13. 1994թ. նոյեմբերի 21-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 94/55/EC «Ավտոտրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման մասին»
14. 1995թ. հոկտեմբերի 6-ի Խորհրդի հրահանգ թիվ 95/50/EC «Ավտոտրանսպորտով փոխադրվող վտանգավոր բեռների ստուգման միասնական ընթացակարգերի մասին»:
15. Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2003/59/EC հրահանգ «Խորհրդի (EEC) թիվ 3820/85 կանոնակարգը և Խորհրդի թիվ 91/439/EEC հրահանգը փոփոխելու և Խորհրդի թիվ 76/914/EEC հրահանգը ուժը կորցրած ճանաչելու և բեռներ կամ ուղևորներ փոխադրող որոշ տիպի ավտոմեքենաների վարորդների սկզբնական որակավորման և պարբերական ուսուցման մասին»
16. 1996թ. հունիսի 3-ի Խորհրդի թիվ 96/35/EEC հրահանգ «Ավտոտրանսպորտով, երկաթուղով և ներքին ջրային ուղիներով վտանգավոր բեռների փոխադրման անվտանգության խորհրդատուների նշանակման և մասնագիտական որակավորման մասին»
17. 2002թ. մարտի 11-ի Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2002/15/EC հրահանգ «Ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձանց աշխատանքային ժամերի կազմակերպման մասին»

18. 1992 թ. մարտի 26-ի Խորհրդի (EEC) թիվ 881/92 կանոնակարգ «Համայնքի շրջանակներում դեպի անդամ պետության տարածք կամ անդամ պետության տարածքից մեկ կամ ավելի անդամ պետությունների տարածքով տարանցիկ ավտոբեռնափոխադրումների շուկա մուտք գործելու մասին»
19. 1996թ. ապրիլի 29-ի Խորհրդի թիվ 96/26/EC հրահանգ «Ուղևորների և ուղեբեռի ավտոփոխադրումների օպերատորի գործունեության ճանաչում և դիպլոմների, վկայագրերի և որակավորումը հաստատող այլ փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչում՝ աջակցելու օպերատորների իրավունքին ազատ մասնակցելու ազգային և միջազգային տրանսպորտային գործունեությանը»
20. 1985թ. դեկտեմբերի 20-ի Խորհրդի թիվ 3820/85 կանոնակարգ «Ավտոճանապարհային տրանսպորտի բնագավառին վերաբերող սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման մասին»

11. ԱՅԼ ՀԱՎԵԼՎԱԾՆԵՐ

ԹԱՐԳՄԱՆՉԱԿԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐ (Էստոնիայի փորձը)

Նախքան ԵՄ ինտեգրումը ԵՄ թեկնածու երկրները պարտավորվում են թարգմանել ԵՄ ընդհանուր օրենսդրությունը (*acquis*) կազմող իրավական ակտերն իրենց ազգային լեզվով: Միայն առաջնային և երկրորդային օրենսդրությունն ինքնին կազմում է իրավական ակտերի զգալի մասը, այսինքն՝ պաշտոնական տեղեկագրի մոտավորապես 60,000-70,000 էջ: Այս գործընթացում թեկնածու երկրներին աջակցելու նպատակով օժանդակություն է տրամադրվում **Phare ծրագրի** շրջանակներում:

Acquis Communautaire-ի թարգմանությունը ղեկավարվում և համակարգվում էր Էստոնիայի իրավական թարգմանչական կենտրոնի կողմից (ԷԻԹԿ), որը Պետական քարտուղարության կողմից կատարվող պետական կառույց է: ԷԻԹԿ-ը պատասխանատու էր, ի թիվս այլ գործառույթների, *Acquis*-ի էստոներեն և Էստոնիայի օրենսդրության անգլերեն թարգմանության համար, ինչպես նաև իրավական ակտերի թարգմանությունների շտեմարանի ստեղծման և կառավարման համար: **Այն տեղադրված է ինտերնետում և մատչելի է հանրության համար:**

ԷԻԹԿ-ն ուներ երկու բաժին՝ էստոներեն և անգլերեն թարգմանությունների բաժիններ: Թարգմանվելիք իրավական ակտերի գերակայությունները որոշվել են ճյուղային նախարարությունների հետ համատեղ և հաստատվել են Ավագ քաղաքապետների խորհրդի կողմից: ԷԻԹԿ-ն ունի **81 աշխատակից, որոնց 65-ը թարգմանիչներ են, եզրաբաններ, լեզվաբաններ և իրավաբաններ:**

Կենտրոնի եզրաբանները սերտ համագործակցում էին ճյուղային նախարարությունների և այլ կառույցների համապատասխան ոլորտի մասնագետների հետ: Կենտրոնի կողմից կատարվող բոլոր թարգմանությունները վերանայվում են կենտրոնում աշխատող լեզվաբանների և իրավաբանների կողմից և, հնարավորության դեպքում, այն տրամադրում են համապատասխան նախարարության համապատասխան ոլորտի մասնագետի մասնագիտական խմբագրմանը/վերանայմանը:

ԷԻԹԿ-ը կատարել է *Acquis*-ի ողջ առաջնային օրենսդրության թարգմանությունը և վերանայումը: 2001 թվականի սեպտեմբերի դրությամբ, ԷԻԹԿ-ը և նախարարություններն արդեն վերանայել էին երկրորդային օրենսդրության իրավական ակտերը, այսինքն՝ պաշտոնական տեղեկագրի 28 760 էջ (2000 թվականին վերանայվել է 11 385 էջ):

ԷԼԵԿՏՐԱԷՆԵՐԳԻԱ և ՏՐԱՆՍՊՈՐՏ, ԿԱՐԵՎՈՐ ԹՎԵՐ

Մեր էլեկտրաէներգիայի 6%-ը ստացվում է վերականգնվող էներգիայի աղբյուրներից. մինչև 2010 թվականը այն կհասնի 12%-ի:

ԵՄ-15 երկրներ նավթի 24.9%-ը ներմուծվում է Միջին Արևելքից, մինչդեռ բնական գազի 29.8%-ը՝ Ռուսաստանից:

Տրանսպորտի ոլորտում վառելիքի սպառման մեջ նավթի մասնաբաժինը կազմում է 97.5%: ԵՄ-ն պարտավորվում է 1990-2010 թվականն ընկած ժամանակահատվածում ջերմոցային գազերի արտանետումների մակարդակը կրճատել 8%-ով:

Կանխատեսվում է, որ այդ ուղղությամբ քայլեր չձեռնարկելու պարագայում CO₂ գազի արտանետումների մակարդակն այդ ժամանակահատվածում կաճի 0.2%-ով:

ԵՄ-ում տրանսպորտի բնագավառի տնտեսական նշանակությունը. նպաստում է 7.5 միլիոն աշխատատեղերի ստեղծմանը:

Երկրի ներսում 72% բեռների փոխադրումն իրականացվում է ավտոճանապարհով, 17%-ը՝ երկաթուղով, 5.5%-ը՝ ներքին ջրային ուղիներով, մինչդեռ 5.5%-ը՝ թունելներով:

Երկրի ներսում ուղևորափոխադրումների 92%-ն իրականացվում է ավտոճանապարհով (83%-ը փոխադրվում է սեփական մեքենայով, մինչդեռ 9%-ը՝ ավտոբուսով և երկաթուղով) և 8%-ը՝ երկաթուղով (7%-ը՝ երկաթուղով, մինչդեռ 1%-ը՝ տրամվայով կամ մետրոյով):

1995 թվականից ի վեր աճել է շարժունությունը: 19% բեռնափոխադրումների համար և 13% ուղևորափոխադրումների համար (բացառությամբ ծովային և օդային փոխադրումները):

Երկրի ներսում տրանսպորտային միջոցներին վերագրվող CO₂ գազի արտանետումների 84.2%-ը արտանետվում է ավտոճանապարհային տրանսպորտից:

2000 և 2002 թվականների միջև ընկած ժամանակահատվածում ավտոճանապարհային պատահարների թիվը կրճատվել է 5.3%-ով:

Ճեպրնթաց երկաթուղի
Ճեպրնթաց երկաթուղու մասին թիվ 96/48/EC հրահանգներ

| | |
|------------------------------|---|
| Կարճ անվանումը | Ճեպրնթաց երկաթուղի |
| Հիմքը | 1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/48 հրահանգը միջեվրոպական ճեպրնթաց երկաթուղային համակարգի համաօգտագործելիության մասին (OJ թիվ L 235 of 1996-09-17) |
| Փոփոխություններ և լրացումներ | 1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/48 հրահանգը միջեվրոպական ճեպրնթաց երկաթուղային համակարգի համաօգտագործելիության մասին և միջեվրոպական պայմանագրային երկաթուղային համակարգի համաօգտագործելիության մասին թիվ 2001/16/EC հրահանգը փոփոխող՝ Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի թիվ 2004/50/EC հրահանգը: (OJ L 164 of 2004-04-30) |
| Չեղյալ ճանաչված հրահանգներ | [-] |
| Կիրառման ուղեցույց | Խորհրդի թիվ 96/48/EC հրահանգով սահմանված ճեպրնթաց երկաթուղային համակարգի համաօգտագործելիության տեխնիկական բնութագրերի կիրառման ուղեցույց |
| ԵՀ պատասխանատու անձ | Չեռնարկության և արդյունաբերության ԳՏ Պրն. Վ. Մարթինս, հեռ: +32.2.296.08.16 Ֆաքս: +32.2.296.70.14 |

1996թ. հուլիսի 23-ի միջեվրոպական ճեպրնթաց երկաթուղային համակարգի համաօգտագործելիության մասին Խորհրդի թիվ 96/48 հրահանգի իրականացման շրջանակում Հանձնաժողովի հաղորդագրություն

OJ C 332 of 2006-12-30

Ճեպրնթաց երկաթուղու մասին թիվ 96/48/EC հրահանգի ներքո ներդաշնակեցված ստանդարտների անվանումների և դրանց կատարվող հղումների ամփոփ ցուցակ

Ամփոփ ցուցակում ներառված տեղեկությունները ստանդարտների վերաբերյալ կատարված հղումներ են, որոնք հրատարակվել են Եվրոպական Միության պաշտոնական տեղեկագրում:

Թեև ցուցակը պարբերաբար թարմացվում է, այն չի կարող լինել ամբողջական և վավերական, միայն այն հանգամանքը, որ դրանք հրատարակվում են պաշտոնական տեղեկագրում, դրան տալիս է իրավական ուժ:

| ESO | Ներդաշնակեցված ստանդարտի անվանումը և դրան կատարվող հղումը (և հղման փաստաթուղթ) | Հղում՝ փոփոխված ստանդարտին | Ստանդարտի համապատասխանեցման անցումային ժամանակահատվածի կասեցման օրը Նշում 1 |
|-----|--|----------------------------|---|
| CEN | EN ISO 3095:2005 Երկաթուղային թույլտվություն - Ակուստիկա – երկաթուղային քարշակների և վագոնների աղմուկի չափում (ISO 3095:2005) | - | |
| CEN | EN ISO 3381:2005 Երկաթուղային թույլտվություն - Ակուստիկա - երկաթուղային քարշակների և վագոնների ներսում աղմուկի չափում (ISO 3381:2005) | - | |
| CEN | EN 12663:2000 Երկաթուղային թույլտվություն - Երկաթուղային սարքավորումների մասերին ներկայացվող կառուցվածքային պահանջներ | - | |

| ESO | Ներդաշնակեցված ստանդարտի անվանումը և դրան կատարվող հղումը (և հղման փաստաթուղթ) | Հղում՝ փոփոխված ստանդարտին | Ստանդարտի համապատասխանեցման անցումային ժամանակահատվածի կասեցման օրը Նշում 1 |
|-----|--|----------------------------|---|
| CEN | EN 13129-1:2002 Երկաթուղային թույլտվություն – Հիմնական երկաթգծի շարժական կազմի օդափոխություն – Մաս 1. Հարմարավետության չափանիշներ | - | |
| CEN | EN 13129-2:2004 Երկաթուղային թույլտվություն - Հիմնական երկաթգծի շարժական կազմի օդափոխություն – Մաս 2. տիպային փորձարկում | - | |
| CEN | EN 13230-1:2002 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս – Երկաթբետոնե կոճեր (շալա) և հենարաններ - Մաս 1. Ընդհանուր պահանջներ | - | |
| CEN | EN 13232-4:2005 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս – Ուղեփոխ սլաքներ և գծանցներ – Մաս 4. Շահագործում, կապում և բացահայտում | - | |
| CEN | EN 13232-5:2005 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Ուղեփոխ սլաքներ և գծանցներ – Մաս 5. Ուղեփոխ սլաքներ | - | |
| CEN | EN 13232-6:2005 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Ուղեփոխ սլաքներ և գծանցներ – Մաս 6. Ֆիքսված ընդհանուր և բարդ գծանցներ | - | |
| CEN | EN 13232-7:2006 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Ուղեփոխ սլաքներ և գծանցներ – Մաս 7. Շարժիչ մասերով գծանցներ | - | |
| CEN | EN 13232-9:2006 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Ուղեփոխ սլաքներ և գծանցներ – Մաս 9. Սարքավորումներ | - | |
| CEN | EN 13260:2003 Երկաթուղային թույլտվություն - Երկաթուղային զույգակներ և սայլակներ - Երկաթուղային զույգակներ - Ապրանքների և ներկայացվող պահանջներ | - | |
| CEN | EN 13262:2004 Երկաթուղային թույլտվություն - Երկաթուղային զույգակներ և սայլակներ - Երկաթուղային զույգակներ - Ապրանքների և ներկայացվող պահանջներ | - | |
| CEN | EN 13272:2001 Երկաթուղային թույլտվություն – Հանրային տրանսպորտային համակարգերում շարժակազմի լուսավորում | - | |
| CEN | EN 13481-1:2002 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս – Կցման համակարգերի գործունեության պահանջներ – Մաս 1. Սահմանումներ EN 13481-1:2002/A1:2006 | - Նշում 3 | 28.2.2007 |
| CEN | EN 13481-2:2002 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Կցման համակարգերի գործունեության պահանջներ – Մաս 2. Երկաթբետոնե կոճերի կցման համակարգեր EN 13481-2:2002/A1:2006 | - Նշում 3 | 28.2.2007 |
| CEN | EN 13481-5:2002 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Կցման համակարգերի գործունեության պահանջներ – Մաս 5. Սլաքե ռելսերի կցման համակարգեր EN 13481-5:2002/A1:2006 | - Նշում 3 | 28.2.2007 |
| CEN | EN 13674-1:2003 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Երկաթուղի – Մաս 1. 46 կգ/մ և ավելի Vignole երկաթգիծ | - | |

| ESO | Ներդաշնակեցված ստանդարտի անվանումը և դրան կատարվող հղումը (և հղման փաստաթուղթ) | Հղում՝ փոփոխված ստանդարտին | Ստանդարտի համապատասխանեցման անցումային ժամանակահատվածի կանցման օրը Նշում 1 |
|---------|---|----------------------------|--|
| CEN | EN 13674-2:2006 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Երկաթուղի – Մաս 2. Ուղեփոխ սլաքներ և 46 կգ/մ և ավելի Vignole երկաթգծի հետ միասին օգտագործվող գծանցներ | - | |
| CEN | EN 13674-3:2006 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Երկաթուղի – Մաս 3. Երկաթգծերի ստուգում | - | |
| CEN | EN 13715:2006 Երկաթուղային թույլտվություն - Երկաթուղային զույգակներ և սայլակներ - Երկաթուղային զույգակների պահպանաշերտ | - | |
| CEN | EN 13848-1:2003 Երկաթուղային թույլտվություն - Ռելս - Երկաթուղային ռելսերի երկրաչափական որակը – Մաս 1. Երկաթուղային ռելսերի երկրաչափության բնութագիչ հատկանիշները | - | |
| CEN | EN 14067-4:2005 Երկաթուղային թույլտվություն - Աերոդինամիկա - Մաս 4. Բաց երկաթգծի աերոդինամիկային ներկայացվող պահանջներ և փորձարկման ընթացակարգեր | - | |
| CEN | EN 14067-5:2006 Երկաթուղային թույլտվություն - Աերոդինամիկա- Մաս 5. Թունելներում աերոդինամիկային ներկայացվող պահանջներ և փորձարկման ընթացակարգեր | - | |
| CEN | EN 14363:2005 Երկաթուղային թույլտվություն - Երկաթուղային վագոնների և քարշակների փորձարկում վագրային թույլատրելի չափանիշներին համապատասխանելու համար – վագրի ժամանակ պահվածքի փորձարկում և ստատիկ վիճակի փորձարկում | - | |
| CEN | EN 14531-1:2005 Երկաթուղային թույլտվություն – Կանգառների հեռավորությունների, դանդաղեցնելու հեռավորությունների, վերջնական արգելակման հաշվարկման մեթոդներ – Մաս 1՝ Ընդհանուր աղբյուր | - | |
| CEN | EN 14535-1:2005 Երկաթուղային թույլտվություն – Երկաթգծի շարժակազմի արգելակների դիսկեր – Մաս 1. Արգելակման դիսկերի կամ սեղմման ուժը առանցքի կամ տանող առանցքի վրա, չափերը և պահանջները | - | |
| CEN | EN 14601:2005 Երկաթուղային թույլտվություն – ուղիղ և անկյունային վերջնափականներով արգելակման խողովակներ և հիմնական ռեզերվուարի խողովակներ | - | |
| CEN | EN 14752:2005 Երկաթուղային թույլտվություն – թափքի կողամուտի համակարգ | - | |
| CEN | EN 14813-1:2006 Երկաթուղային թույլտվություն - Ղեկավարման խցիկների օդափոխություն – Մաս 1. Հարմարավետության չափանիշներ | - | |
| CEN | EN 14813-2:2006 Երկաթուղային թույլտվություն Ղեկավարման խցիկների օդափոխություն – Մաս 2. Տիպային փորձարկումներ | - | |
| CENELEC | EN 50119:2001 Երկաթուղային թույլտվություն – Ֆիքսված սարքավորումներ - էլեկտրական էներգիայի ուժային օդային կոնտակտային գծեր | - | - |
| CENELEC | EN 50121-1:2000 Երկաթուղային թույլտվություն -Էլեկտրոմագնիսական համատեղելիություն – Մաս 1. Ընդհանուր | - | - |
| CENELEC | EN 50121-2:2000 Երկաթուղային թույլտվություն - Էլեկտրամագնիսական համատեղելիություն – Մաս 2. Երկաթուղու համակարգի արտանետումներն արտաքին աշխարհ | - | - |
| CENELEC | EN 50121-3-1:2000 Երկաթուղային թույլտվություն - Էլեկտրամագնիսական համատեղելիություն – | - | - |

| ESO | Ներդաշնակեցված ստանդարտի անվանումը և դրան կատարվող հղումը (և հղման փաստաթուղթ) | Հղում՝ փոփոխված ստանդարտին | Ստանդարտի համապատասխանեցման անցումային ժամանակահատվածի կանցման օրը Նշում 1 |
|---------|---|---------------------------------|--|
| | Մաս 3-1. Շարժակազմ - Գնացք և ամբողջական տրանսպորայի ն միջոց | | |
| CENELEC | EN 50121-3-2:2000 Երկաթուղային թույլտվություն - Էլեկտրամագնիսական համատեղելիություն – Մաս 3-2. Շարժակազմ – Սարքավորումներ | - | - |
| CENELEC | EN 50121-4:2000 Երկաթուղային թույլտվություն - Էլեկտրամագնիսական համատեղելիություն – Մաս 4. Հեռահաղորդակցության և ազդանշանային սարքավորումների արտանետումներ և պաշտպանվածություն | - | - |
| CENELEC | EN 50121-5:2000 Երկաթուղային թույլտվություն - Էլեկտրամագնիսական համատեղելիություն – Մաս 5. Էլեկտրաէներգիայի մատակարարման համար նախատեսված ֆիքսված կայանքների և սարքավորումների արտանետումներ և դրանցից պաշտպանվածություն | - | - |
| CENELEC | EN 50122-1:1997 Երկաթուղային թույլտվություն – Ֆիքսված սարքավորումներ– Մաս 1. Էներգետիկ անվտանգություն և հողակցման հետ կապված պաշտպանական դրույթներ | - | - |
| CENELEC | EN 50124-1:2001 Երկաթուղային թույլտվություն - Մեկուսիչների համապատասխանեցում – Մաս 1. հիմնական պահանջներ - բոլոր էլեկտրոնային և էլեկտրական սարքերի էլեկտրականության անվտանգության և կորստի ուղիների չափերը Փոփոխություններ և լրացումներ A1:2003 to EN 50124-1:2001 Փոփոխություններ և լրացումներ A2:2005 to EN 50124-1:2001 | - Նշում 3 Նշում 3 | - Ժամկետը լրացել է (01.10.2006) 01.05.2008 |
| CENELEC | EN 50124-2:2001 Երկաթուղային թույլտվություն - Մեկուսիչների համապատասխանեցում – Մաս 2. Գերլարում և դրա հետ կապված պաշտպանություն | - | - |
| CENELEC | EN 50125-1:1999 Երկաթուղային թույլտվություն – Սարքավորումների բնապահպանական պայմանները – Մաս 1. Շարժակազմի ներսի սարքավորումներ | - | - |
| CENELEC | EN 50125-3:2003 Երկաթուղային թույլտվություն - Սարքավորումների բնապահպանական պայմանները – Մաս 3. Հեռահաղորդակցության և ազդանշանային սարքավորումներ | - | - |
| CENELEC | EN 50126-1:1999 Երկաթուղային թույլտվություն – Վստահության, հասանելիության, վերականգնելիության , անվտանգության ունակություն և մասնագիր (RAMS) – Մաս 1. Հիմնական պահանջներ և ընդհանուր գործընթաց | - | - |
| CENELEC | EN 50128:2001 Երկաթուղային թույլտվություն – Կապ, ազդանշանային և մշակման համակարգեր - երկաթուղու վերահսկողության համար նախատեսված համակարգչային ծրագիր և պաշտպանական համակարգեր | - | - |
| CENELEC | EN 50129:2003 Երկաթուղային թույլտվություն – Կապ, ազդանշանային և մշակման համակարգեր - ազդանշանման էլեկտրոնային համակարգերի անվտանգություն | - | - |
| CENELEC | EN 50149:2001 Երկաթուղային թույլտվություն – Ֆիքսված սարքավորումներ - էլեկտրական ջարչ – Պղինձ և պղնձի համահավաքի ալիքավոր կոնտակտային լարեր | - | - |
| CENELEC | EN 50155:2001 Երկաթուղային թույլտվություն – Շարժակազմի վրա օգտագործվող էլեկտրոնային սարքավորում Փոփոխություններ և լրացումներ A1:2002 to EN 50155:2001 | - Նշում 3 | - Ժամկետը լրացել է (01.09.2005) |
| CENELEC | EN 50159-1:2001 Երկաթուղային թույլտվություն - Կապ, ազդանշանային և մշակման | - | - |

| ESO | Ներդաշնակեցված ստանդարտի անվանումը և դրան կատարվող հղումը (և հղման փաստաթուղթ) | Հղում՝ փոփոխված ստանդարտին | Ստանդարտի համապատասխանեցման անցումային ժամանակահատվածի կանցման օրը Նշում 1 |
|---------|--|----------------------------|--|
| | համակարգեր – Մաս 1. Փոխանցման փակ համակարգերում անվտանգության հետ կապված կապի համակարգ | | |
| CENELEC | EN 50159-2:2001 Երկաթուղային թույլտվություն - Կապ, ազդանշանային և մշակման համակարգեր – Մաս 2. Փոխանցման բաց համակարգերում անվտանգության հետ կապված կապի համակարգ | - | - |
| CENELEC | EN 50163:2004 Երկաթուղային թույլտվություն – քարշային համակարգերի էլեկտրաէներգիայի լարում | - | - |
| CENELEC | EN 50206-1:1998 Երկաթուղային թույլտվություն – Շարժակազմ – Պանտոգրաֆներ, բնութագրիչ գծեր և փորձարկումներ – Մաս 1. Հիմնական երկաթգծային տրանսպորտային միջոցի պանտոգրաֆներ | - | - |
| CENELEC | EN 50238:2003 Երկաթուղային թույլտվություն – Շարժակազմի և գնացքի հայտնաբերման համակարգերի համատեղելիություն | - | - |
| CENELEC | EN 50317:2002 Երկաթուղային թույլտվություն – Հավաքագրման գործող համակարգեր - Պանտոգրաֆի և օդային կոնտակտային լարերի ակտիվ շփման մասերի չափումների վավերացման պահանջ Փոփոխություններ և լրացումներ A1:2004 to EN 50317:2002 | Նշում 3 | 01.10.2007 |
| CENELEC | EN 50367:2006 Երկաթուղային թույլտվություն - Հավաքագրման գործող համակարգեր – պանտոգրաֆի և օդային կոնտակտային լարերի ակտիվ շփման տեխնիկական չափանիշները (ազատ մուտք ունենալու համար) | - | - |
| CENELEC | EN 50388:2005 Երկաթուղային թույլտվություն - Էներգամատակարարում և շարժակազմ – համաօգտագործելիություն հասնելու նպատակով էներգամատակարարման (ենթակայան) և շարժակազմի համակարգման տեխնիկական չափանիշները | - | - |

TSIs – Համաօգտագործելիության տեխնիկական բնութագրեր

2002/730/EC

1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/48 հրահանգի հոդված 6-ի 1 կետում նշվող միջավայրային ճեպընթաց երկաթուղային համակարգի տեխնիկական սպասարկման ենթահամակարգի հետ կապված համաօգտագործելիության տեխնիկական բնութագրերի մասին 2002 թվականի մայիսի 30-ի Հանձնաժողովի որոշում (*Ծանուցված է թիվ C(2002) 1946 փաստաթղթի ներքո*):

2002/731/EC

1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/48 հրահանգի հոդված 6-ի 1 կետում նշվող միջավայրային ճեպընթաց երկաթուղային համակարգի վերահսկման և ազդանշանային ենթահամակարգերի հետ կապված համաօգտագործելիության տեխնիկական բնութագրերի մասին 2002 թվականի մայիսի 30-ի Հանձնաժողովի որոշում (*Ծանուցված է թիվ C(2002) 1947 փաստաթղթի ներքո*):

2002/732/EC

1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/48 հրահանգի հոդված 6-ի 1 կետում նշվող միջավայրային ճեպընթաց երկաթուղային համակարգի ենթակառուցվածքային ենթահամակարգի հետ կապված համաօգտագործելիության տեխնիկական բնութագրերի մասին 2002 թվականի մայիսի 30-ի Հանձնաժողովի որոշում (*Ծանուցված է թիվ C(2002) 1948 փաստաթղթի ներքո*):

2002/733/EC

1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/48 հրահանգի հոդված 6-ի 1 կետում նշվող միջավայրային ճեպընթաց երկաթուղային համակարգի էներգետիկ ենթահամակարգի հետ կապված համաօգտագործելիության տեխնիկական բնութագրերի մասին 2002 թվականի մայիսի 30-ի Հանձնաժողովի որոշում (*Ծանուցված է թիվ C(2002) 1949 փաստաթղթի ներքո*):

2002/734/EC

1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/48 հրահանգի հոդված 6-ի 1 կետում նշվող միջավայրային ճեպընթաց երկաթուղային համակարգի շահագործման ենթահամակարգի հետ կապված համաօգտագործելիության տեխնիկական բնութագրերի մասին 2002 թվականի մայիսի 30-ի Հանձնաժողովի որոշում (*Ծանուցված է թիվ C(2002) 1951 փաստաթղթի ներքո*):

2002/735/EC

1996թ. հուլիսի 23-ի Խորհրդի թիվ 96/48 հրահանգի հոդված 6-ի 1 կետում նշվող միջավայրային ճեպընթաց երկաթուղային համակարգի շարժակազմի ենթահամակարգի հետ կապված համաօգտագործելիության տեխնիկական բնութագրերի մասին 2002 թվականի մայիսի 30-ի Հանձնաժողովի որոշում (*Ծանուցված է թիվ C(2002) 1952 փաստաթղթի ներքո*):