

Ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու համար նրա կողմից բավարարվելիք պայմաններին վերաբերող ընդհանուր կանոնները սահմանող եւ Խորհրդի 96/26/ԵՀ հրահանգը ուժը կորցրած ճանաչող՝ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2009 թվականի հոկտեմբերի 21-ի թիվ 1071/2009 կանոնակարգը (ԵՀ)

Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ

Պաշտոնական տեղեկագիր L 300, 14.11.2009թ., էջեր 0051 - 0071

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 71(1) հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը,

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով Եվրոպական կոմիտեի եզրակացությունը [1],

հաշվի առնելով Տվյալների պաշտպանության հարցերով Եվրոպական վերահսկիչ մարմնի եզրակացությունը [2],

Տարածաշրջանների կոմիտեի հետ խորհրդակցելուց հետո,

գործելով Պայմանագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգին համապատասխան [3],

Քանի որ

1) ավտոճանապարհային փոխադրումների ներքին շուկայի ձեւավորումն արդար մրցակցության պայմաններում պահանջում է «Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումներ եւ ուղեւորափոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն (ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն) ծավալելու թույլտվության մասին» ընդհանուր կանոնների միասնական կիրառում: Այսպիսի ընդհանուր կանոնները, ճանապարհային անվտանգության բարելավման հետ համատեղ, կնպաստեն ապահովելու մասնագիտական որակավորման ավելի բարձր մակարդակ

ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորների համար, ինչպես նաև շուկայի ռացիոնալացում եւ ծառայությունների ավելի լավ որակ՝ ելնելով ավտոճանապարհային փոխադրումների օպերատորների, նրանց պատվիրատուների եւ, ընդհանուր առմամբ, տնտեսության շահերից: Դրանք կօժանդակեն նաև ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորների կողմից հիմնադրման իրավունքի արդյունավետ իրականացմանը ,

2) «Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումներ եւ ուղեւորափոխադրումներ իրականացնող օպերատորներին գործունեություն ծավալելու թույլտվության եւ այդ օպերատորների՝ ազգային ու միջազգային փոխադրումների գործողություններում հիմնադրման ազատության իրավունքի օժանդակմանն ուղղված դիպլոմների, վկայականների եւ որակավորումների մասին վկայող այլ փաստաթղթերի փոխադարձ ճանաչման մասին» Խորհրդի 1996 թվականի ապրիլի 29-ի 96/26/ԵՀ հրահանգով [4] սահմանվում են ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնելու թույլտվությունը կարգավորող նվազագույն պայմանները եւ այդ կապակցությամբ անհրաժեշտ փաստաթղթերի ճանաչումը,

Այնուամենայնիվ, փորձը, ազդեցության գնահատումը եւ տարբեր ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ հրահանգը հետետողականորեն չի կիրառվում անդամ պետությունների կողմից: Նման հակասություններն ունեն մի շարք բացասական հետեւանքներ, մասնավորապես, մրցակցության խաթարումը եւ շուկայի թափանցիկության ու միասնական դիտանցման բացակայությունը, ինչպես նաև այն ռիսկը, երբ կազմակերպությունները, աշխատանքի վերցնելով ցածր մասնագիտական որակավորում ունեցող աշխատողների կարող են լրիվ կամ մասամբ անտեսել ճանապարհային անվտանգության եւ սոցիալական բարեկեցության կանոնները, որը կարող է վնասել ոլորտի հեղինակությունը:

3) այս հետեւանքներն առավել վնասակար ազդեցություն ունեն, քանի որ կարող են խաթարել ավտոճանապարհային փոխադրումների ներքին շուկայի բնականոն գործունեությունը, քանի որ Համայնքի ամբողջ տարածքում միջազգային ապրանքների եւ որոշակի կաբոտաժային (ներպետական) փոխադրումների շուկան հասանելի է կազմակերպություններին: Այսպիսի կազմակերպությունների համար միակ պարտադիր պայմանը Համայնքի վկայականն է, որը նրանք կարող են ստանալ, եթե բավարարում են ավտոճանապարհային փոխադրումների օպերատորի գործունեությունը թույլատրող պայմանները՝ սահմանված «Ավտոճանապարհային միջազգային բեռնափոխադրումների շուկա մուտք գործելու ընդհանուր կանոնների մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ

Խորհրդի 2009 թվականի հոկտեմբերի 21-ի թիվ 1072/2009 կանոնակարգով (ԵՀ) [5] ու «Միջազգային եւ քաղաքային ավտոբուսների ծառայությունների միջազգային շուկա մուտք գործելու ընդհանուր կանոնների մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2009 թվականի հոկտեմբերի 21-ի թիվ 1073/2009 կանոնակարգով (ԵՀ) [6],

4) հետեւաբար, նպատակահարմար է արդիականացնել ավտոճանապարհային փոխադրումների օպերատորի գործունեությունը թույլատրող գործող կանոնները՝ ապահովելու համար այս կանոնների ավելի միասնական եւ արդյունավետ կիրառումը: Քանի որ այս օրենքներին համապատասխանությունը կազմում է Համայնքի շուկայի մուտքը կարգավորող հիմնական պայմանը, իսկ այս ոլորտում կիրառվող համայնքային փաստաթղթերը կանոնակարգերն են, ապա այնպիսի կանոնակարգ կարող է մշակվել, որը հանդես կգա որպես ավտոճանապարհային փոխադրումների օպերատորի գործունեության թույլտվությունը կարգավորող ամենանպատակահարմար փաստաթուղթ,

5) անդամ պետություններին պետք է հնարավորություն տրվի համապատասխանեցնել Պայմանագրի 299(2) հոդվածում նշված պայմանները, որոնք պետք է բավարարել ծայրամասային շրջաններում ավտոճանապարհային փոխադրումների օպերատորի գործունեություն ծավալելու համար՝ հաշվի առնելով այս շրջանների հատուկ բնութագրերն ու սահմանափակումները: Այնուամենայնիվ, այս շրջաններում հիմնված այն կազմակերպությունները, որոնք բավարարում են ավտոճանապարհային փոխադրումների օպերատորի գործունեություն ծավալելու պայմանները միայն որպես այսպիսի համապատասխանեցման արդյունք, իրավունք չունեն Համայնքի վկայական ստանալու: Ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն ծավալելու պայմանների համապատասխանեցումը չպետք է խոչընդոտի այն կազմակերպություններին, որոնց կարող է թույլատրվել ավտոճանապարհային փոխադրումների օպերատորի գործունեության ծավալումը, եւ որոնք բավարարում են ծայրամասային շրջաններում տրանսպորտային փոխադրումներ իրականացնելու վերաբերյալ սույն Կանոնակարգով սահմանված ընդհանուր պահանջները,

6) արդար մրցակցության շահերից ելնելով՝ ավտոճանապարհային փոխադրումների օպերատորի գործունեությունը կարգավորող ընդհանուր կանոնները պետք է հնարավորինս լայնորեն կիրառվեն բոլոր կազմակերպությունների նկատմամբ: Այնուամենայնիվ, սույն Կանոնակարգի շրջանակներում ընդգրկելու անհրաժեշտություն չկա այն կազմակերպություններին, որոնք միայն իրականացնում են տրանսպորտային ծառայությունների շուկայի վրա չնչին ազդեցություն ունեցող փոխադրումներ,

7) հիմնադրման անդամ պետությունը պետք է պատասխանատու լինի ստուգելու՝ արդյոք կազմակերպությունը բոլոր դեպքերում բավարարում է սույն Կանոնակարգով սահմանված պայմանները, որպեսզի անդամ պետության իրավասու մարմիններն անհրաժեշտության դեպքում կարողանան որոշում կայացնել կասեցնելու կամ դադարեցնելու այն լիազորությունները, որոնք թույլ են տալիս տվյալ կազմակերպությանը գործունեություն իրականացնել շուկայում: Ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեության թույլտվությունը կարգավորող պայմանների հետ պատշաճ համապատասխանությամբ եւ դրանց հավաստի դիտանցմամբ ենթադրվում է, որ կազմակերպություններն արդյունավետ եւ կայուն կերպով հիմնադրված են,

8) համապատասխան բարի համբավ եւ մասնագիտական որակավորում ունեցող ֆիզիկական անձանց պետք է հստակորեն նույնականացնել եւ նրանց տվյալներն ուղարկել իրավասու մարմիններին: Նման անձինք (տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերները) պետք է անդամ պետություններից մեկի ռեզիդենտ լինեն եւ շարունակաբար ու արդյունավետորեն կազմակերպեն կազմակերպության կողմից իրականացվող փոխադրումները: Հետեւաբար, անհրաժեշտ է սահմանել այն պայմանները, որոնց դեպքում կազմակերպության փոխադրումների կազմակերպումն անձի կողմից համարվում է արդյունավետ եւ շարունակական,

9) տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերների բարի համբավը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ նրանք անցյալում չեն մեղադրվել ծանր հանցագործությունների կատարման մեջ կամ տույժի չեն ենթարկվել ավտոճանապարհային փոխադրումների, մասնավորապես՝ Համայնքի կանոնների լուրջ խախտումների համար: Տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կամ ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների՝ մեկ կամ ավելի անդամ պետություններում Համայնքի կանոնների լուրջ խախտումների համար դատվածություն ունենալը կամ տույժի ենթարկված լինելը հանգեցնում է բարի համբավի կորստին՝ պայմանով, որ իրավասու մարմինը հավաստի իր վերջնական որոշումից առաջ էական ընթացակարգային իրավունքների տրամադրման՝ պատշաճ կերպով կատարված եւ փաստաթղթավորված հետաքննության ընթացակարգի տեղի ունենալու եւ համապատասխան բողոքարկման իրավունքների պահպանման մասին,

10) ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպություններին անհրաժեշտ է ունենալ նվազագույն պայմաններին համապատասխան ֆինանսական կարգավիճակ՝ ապահովելու համար կազմակերպության պատշաճ մեկնարկը եւ կառավարումը: Բանկային երաշխիքը կամ մասնագիտական պատասխանատվության

ապահովագրությունը կարող են կազմակերպության ֆինանսական կարգավիճակը հաստատող պարզ եւ ծախսարդյունավետ մեթոդներ համարվել,

11) մասնագիտական որակավորման բարձր մակարդակը պետք է բարձրացնի ավտոճանապարհային փոխադրումների հատվածի սոցիալ-տնտեսական արդյունավետությունը: Ուստի անհրաժեշտ է, որ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի պաշտոնի հավակնորդները տիրապետեն բարձրորակ գիտելիքների: Քննությունների միասնականությունն ապահովելու եւ վերապատրաստման բարձր որակը խթանելու համար անհրաժեշտ է նախատեսել, որ անդամ պետությունները քննական եւ վերապատրաստման կենտրոններին արտոնեն իրենց իսկ կողմից սահմանվող չափորոշիչներով Տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերները պետք է տիրապետեն թե՛ տեղական, եւ թե՛ միջազգային տրանսպորտային փոխադրումների կազմակերպման համար անհրաժեշտ համապատասխան գիտելիքներին: Այն առարկաների ցանկը, որոնց իմացությունն անհրաժեշտ է՝ մասնագիտական որակավորման վկայական ստանալու համար, եւ քննությունների կազմակերպման ընթացակարգերը կարող են փոփոխվել՝ տեխնիկական առաջընթացին համապատասխան, եւ անհրաժեշտ է դրույթ սահմանել՝ դրանք թարմացնելու համար: Անդամ պետություններին պետք է հնարավորություն ընձեռել փոխադրումների կազմակերպման շարունակական փորձի ապացույց ներկայացնող անձանց ազատելու քննություններից,

12) արդար մրցակցությունը եւ կանոններին լիովին համապատասխան ավտոճանապարհային փոխադրումներն անդամ պետությունների կողմից միասնական դիտանցման կարիք ունեն: Կազմակերպությունների եւ նրանց լիազորությունների վավերականության դիտանցման համար պատասխանատու ազգային մարմիններն այս առումով կարելի է թեր են խաղում, եւ հարկ է, որ անհրաժեշտության դեպքում ապահովեն համապատասխան միջոցների ձեռնարկումը հատկապես առավել լուրջ դեպքերում՝ կասեցնելով կամ դադարեցնելով լիազորությունները կամ աշխատանքում շարունակաբար անփութություն կամ անբարեխիղճ վերաբերմունք ցուցաբերող տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերներին «ոչ պիտանի» ճանաչելով: Նախքան միջոցներ ձեռնարկելն անհրաժեշտ է պատշաճորեն դիտարկել այդ միջոցները՝ հաշվի առնելով համամասնության սկզբունքը: Այնուամենայնիվ, կազմակերպություններին պետք է նախապես տեղեկացնել եւ ողջամիտ ժամկետներ տրամադրել, որի ընթացքում նրանք կարող են շտկել իրավիճակը՝ նախքան այսպիսի պատժամիջոցների ենթարկվելը,

13) անդամ պետությունների միջեւ լավ կազմակերպված վարչական համագործակցությունը կբարձրացնի միաժամանակ մի քանի անդամ պետություններում գործող կազմակերպությունների դիտանցման արդյունավետությունը եւ ապագայում կնվազեցնի վարչական ծախսերը: Համայնքի ողջ տարածքում փոխկապակցված՝ «Անձնական տվյալների պաշտպանության մասին» Համայնքի կանոնները պահպանող կազմակերպությունների էլեկտրոնային գրանցամատյանները կնպաստեն այս համագործակցությանը եւ կնվազեցնեն ստուգումների համար կատարվող ծախսերն ինչպես կազմակերպությունների, այնպես էլ վարչական միավորների համար: Մի քանի անդամ պետություններում արդեն առկա են ազգային գրանցամատյաններ: Ձեւավորվել է նաեւ ենթակառուցվածք՝ նպատակ ունենալով խթանելու անդամ պետությունների միջեւ փոխգործունեությունը: Ուստի, էլեկտրոնային գրանցամատյանների ավելի համակարգված կիրառումն էապես կնպաստի ստուգումներին եւ նրանց արդյունավետության բարձրացմանն ուղղված վարչական ծախսերի նվազեցմանը,

14) ազգային գրանցամատյանները պարունակում են խախտումների եւ պատժամիջոցների վերաբերյալ որոշ տվյալներ, որոնք անձնական են համարվում: Ուստի, անդամ պետությունները պետք է անհրաժեշտ միջոցներ ձեռնարկեն՝ ապահովելու համար «Անձնական տվյալների օգտագործման հարցում անհատների պաշտպանության եւ այդ տվյալների ազատ տեղաշարժի մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 1995 թվականի հոկտեմբերի 24–ի 95/46/ԵՀ հրահանգի հետ համապատասխանությունը [7], մասնավորապես, պետական մարմինների կողմից անձնական տվյալների օգտագործման դիտանցման, տվյալների սուբյեկտների՝ տեղեկատվություն ստանալու, իրենց վերաբերող տվյալներին ծանոթանալու եւ առարկելու իրավունքների առնչությամբ: Սույն Կանոնակարգի նպատակներով անհրաժեշտություն կառաջանա պահպանելու այս տվյալներն առնվազն երկու տարի, որը կապահովի, որ որակագրված կազմակերպությունները չհիմնադրվեն այլ անդամ պետություններում,

15) թափանցիկության բարելավման եւ փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպության պատվիրատուի՝ կազմակերպության համապատասխան լիազորություններում հավաստիանալու հնարավորություն ընձեռելու նպատակով ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյաններում գրանցված որոշակի տվյալներ պետք է հասանելի դարձնել հանրության համար՝ տվյալների պաշտպանության համապատասխան դրույթների պահպանման սահմաններում,

16) կարելի է աստիճանաբար փոխկապակցել ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանները՝ անդամ պետությունների միջև տեղեկատվության արագ և արդյունավետ փոխանակումն ապահովելու նպատակով և երաշխավորելու, որ ավտոճանապարհային փոխադրումների օպերատորները շահագրգռված չլինեն լուրջ խախտումներ կատարելու կամ ռիսկի դիմելու՝ այդ խախտումները կատարելու իրենց հիմնադրման անդամ պետությունից տարբեր այլ անդամ պետություններում: Այս տեսակի փոխգործունեությունը փոխանակվող տվյալների ճշգրիտ ձեւաչափի և այդ տվյալների փոխանակման տեխնիկական ընթացակարգերի միասնական սահմանման հիմք է,

17) անհրաժեշտ է նշանակել ազգային համակարգողներ և սահմանել առնվազն ժամկետների և ուղարկվող տեղեկատվության հետ կապված որոշակի ընդհանուր ընթացակարգեր՝ անդամ պետությունների միջև տեղեկատվության արդյունավետ փոխանակումն ապահովելու նպատակով,

18) հիմնադրման ազատության իրավունք տալու նպատակով անհրաժեշտ է ընդունել հիմնադրման անդամ պետությունների իրավասու մարմինների կողմից կազմված համապատասխան փաստաթղթերը որպես ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու թույլտվության համար անհրաժեշտ բարի համբավի ապացույց՝ պայմանով, որ այլ անդամ պետություններում այդ գործունեությամբ զբաղվելու համար տվյալ անձինք «ոչ պիտանի» չեն ճանաչվել,

19) մասնագիտական որակավորման առնչությամբ՝ հիմնադրման ազատությունը խթանելու նպատակով սույն Կանոնակարգի համաձայն տրամադրված միասնական օրինակելի վկայականն անհրաժեշտ է դիտարկել որպես հիմնադրման անդամ պետության կողմից տրամադրվող բավարար ապացույց,

20) անհրաժեշտ է սույն Կանոնակարգի կիրարկման առավել խիստ դիտանցում Համայնքի մակարդակով: Սա ենթադրում է ազգային գրանցամատյանների, բարի համբավի, ֆինանսական կարգավիճակի և ավտոճանապարհային փոխադրումների հատվածում կազմակերպությունների ունեցած մասնագիտական որակավորման հիման վրա կազմված պարբերական հաշվետվությունները Հանձնաժողով ուղարկելը,

21) անդամ պետությունները պետք է նախատեսեն այնպիսի պատժամիջոցներ, որոնք կիրառելի են սույն Կանոնակարգի խախտումների դեպքում: Նման պատժամիջոցները պետք է լինեն արդյունավետ, համարժեք և տարհամոզիչ,

22) քանի որ սույն Կանոնակարգի նպատակը, այն է՝ ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու թույլտվությունը կարգավորող կանոնների արդիականացումն անդամ պետություններում այս կանոնների ավելի միասնական եւ արդյունավետ կիրառումն ապահովելու համար, չի կարող բավարար չափով իրականացվել անդամ պետությունների կողմից եւ, հետեւաբար, գործողության ծավալից եւ ազդեցությունից ելնելով՝ այն կարող է ավելի լավ իրագործվել Համայնքի մակարդակով, Համայնքը կարող է միջոցներ ընդունել՝ Պայմանագրի 5-րդ հոդվածով սահմանված սուբսիդիարության սկզբունքին համապատասխան: Այդ հոդվածով սահմանված համաչափության սկզբունքի համաձայն՝ սույն Կանոնակարգը չի նախատեսում ավելին, քան անհրաժեշտ է՝ նշված նպատակին հասնելու համար:

23) սույն Կանոնակարգի կիրարկման համար անհրաժեշտ ակտերը պետք է ընդունվեն՝ Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման ընթացակարգերը սահմանող՝ Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ որոշման համաձայն [8],

24) մասնավորապես, Հանձնաժողովը պետք է իրավասու լինի կազմելու ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի բարի համբավի կորստին հանգեցնող խախտումների կատեգորիաների, տեսակների եւ տարբեր աստիճանի լրջություն ունեցող խախտումների ցանկը, փոփոխելու անդամ պետությունների կողմից մասնագիտական որակավորման եւ այդ որակավորման օրինակելի վկայականի ճանաչման համար հաշվի առնվող գիտելիքների վերաբերյալ սույն Կանոնակարգի I, II եւ III հավելվածները՝ ելնելով գիտական եւ տեխնիկական առաջընթացից, եւ կազմելու այն խախտումների ցանկը, որոնք, ի լրումն սույն կանոնակարգի IV հավելվածով սահմանվածների, կարող են հանգեցնել բարի համբավի կորստին: Քանի որ այդ ակտերն ընդհանուր բնույթ են կրում եւ նախատեսված են սույն Կանոնակարգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու, այդ թվում՝ այն նոր, ոչ էական տարրերով լրացնելու համար, ապա դրանք պետք է ընդունվեն 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա հոդվածով նախատեսված մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգի համաձայն,

25) 96/26/ԵՀ հրահանգը պետք է չեղյալ ճանաչվի,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԸ.

ԳԼՈՒԽ I

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 1

Կարգավորման առարկան եւ գործողության ոլորտը

1. Սույն Կանոնակարգով կարգավորվում են ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեության թույլտվությունն ու այդ գործունեության ծավալումը:

2. Սույն Կանոնակարգը կիրառվում է Համայնքում հիմնադրված բոլոր այն կազմակերպությունների նկատմամբ, որոնք զբաղվում են ավտոճանապարհային փոխադրումների գործունեությամբ: Այն նաեւ կիրառվում է այն կազմակերպությունների նկատմամբ, որոնք նպատակ ունեն զբաղվելու ավտոճանապարհային փոխադրումների գործունեությամբ: Ավտոճանապարհային փոխադրումների գործունեությամբ զբաղվող կազմակերպություններին կատարված հղումները, համապատասխան դեպքերում, պետք է հղում ներառեն այն կազմակերպություններին, որոնք նպատակ ունեն զբաղվելու այդ գործունեությամբ:

3. Ինչ վերաբերում է Պայմանագրի 299(2) հոդվածում նշված շրջաններին, համապատասխան անդամ պետությունները կարող են փոփոխել ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու համար նրա կողմից բավարարվելիք պայմաններն այնքանով, որքանով գործողություններն այդ շրջաններում լիարժեք իրականացվում են այնտեղ հիմնադրված կազմակերպությունների կողմից:

4. Շեղում կատարելով 2-րդ պարբերությունից՝ սույն Կանոնակարգը չի կիրառվում, եթե այլ բան նախատեսված չէ ազգային իրավունքով՝

ա) այն կազմակերպությունների նկատմամբ, որոնք զբաղվում են ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ միայն շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներով կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությամբ, որոնց առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չի գերազանցում 3,5 տոննան: Անդամ պետություններն, այնուամենայնիվ, կարող են նվազեցնել այս սահմանային շեմը փոխադրումների բոլոր կամ որոշ կատեգորիաների համար:

բ) այն կազմակերպությունների նկատմամբ, որոնք մատուցում են ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրումների ծառայություններ բացառապես ոչ առեւտրային նպատակով կամ որոնց հիմնական գործունեությունը տարբեր է ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրումների օպերատորի գործունեությունից.

գ) այն կազմակերպությունների նկատմամբ, որոնք զբաղվում են ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ միայն շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներով, որոնց թույլատրելի առավելագույն արագությունը չի գերազանցում 40կմ/ժ–ը:

5. Անդամ պետությունները կարող են սույն Կանոնակարգի բոլոր կամ որոշ դրույթներ չկիրառել ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումներ իրականացնող միայն այն կազմակերպությունների նկատմամբ, որոնք բացառապես ազգային փոխադրումներ են իրականացնում եւ չնչին ազդեցություն ունեն տրանսպորտային ծառայությունների շուկայի վրա՝ պայմանավորված՝

ա) փոխադրվող բեռների բնույթով կամ

բ) կարճ տարածությամբ:

Հոդված 2

Սահմանումները

Սույն Կանոնակարգի իմաստով՝

1. «ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն» նշանակում է ցանկացած կազմակերպության՝ վարձատրության կամ հատուցման դիմաց բեռների փոխադրման գործունեություն՝ շարժիչով տրանսպորտային միջոցով եւ կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությամբ.

2. «ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն» նշանակում է ցանկացած կազմակերպության գործունեություն, որն իրականացնում է ավելի քան ինը մարդ՝ ներառյալ վարորդը, փոխադրելու համար կառուցված, սարքավորված եւ այդ նպատակի համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներով հասարակական կամ հատուկ կատեգորիայի օգտվողների համար

նախատեսված ուղեորափոխադրման ծառայություններ՝ փոխադրվող անձի կամ փոխադրման կազմակերպչի կողմից տրվող վճարի դիմաց.

3. «ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն» նշանակում է ավտոճանապարհային ուղեորափոխադրումներ իրականացնող օպերատորի կամ ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն.

4. «կազմակերպություն» նշանակում է շահույթ հետապնդող կամ շահույթ չհետապնդող գործունեություն իրականացնող ցանկացած ֆիզիկական անձ, ցանկացած իրավաբանական անձ, շահույթ հետապնդող կամ շահույթ չհետապնդող գործունեություն իրականացնող, իրավասուբյեկտություն չունեցող անձանց ասոցիացիա կամ խումբ, կամ ինքնուրույն իրավասուբյեկտություն ունեցող կամ այդպիսի իրավասուբյեկտություն ունեցող մարմնի ենթակայության տակ գործող ցանկացած պետական մարմին, որը զբաղվում է ուղեորների փոխադրմամբ կամ ցանկացած ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձ, որն առետրային նպատակներով զբաղվում է բեռների փոխադրմամբ .

5. «տրանսպորտային փոխադրումների մենեջեր» նշանակում է ֆիզիկական անձ, որն աշխատում է կազմակերպությունում կամ, եթե այդ կազմակերպությունը ֆիզիկական անձ է, այդ անձը կամ, եթե նման բան նախատեսված է, այդ կազմակերպության կողմից պայմանագրով նշանակված մեկ այլ ֆիզիկական անձ, որն արդյունավետորեն եւ շարունակաբար կազմակերպում է այդ կազմակերպության փոխադրումները.

6. «ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն ծավալելու թույլտվություն» նշանակում է այնպիսի վարչական որոշում, որը թույլտվություն է տալիս սույն Կանոնակարգով սահմանված՝ ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն ծավալելու պայմանները բավարարող կազմակերպությանը.

7. «իրավասու մարմին» նշանակում է ազգային, տարածաշրջանային կամ տեղական մարմին, որն ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն ծավալելու թույլտվություն տալու նպատակով ստուգում է՝ արդյոք կազմակերպությունը համապատասխանում է սույն Կանոնակարգով սահմանված պայմաններին, եւ որն իրավասու է տրամադրելու, կասեցնելու կամ դադարեցնելու ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն ծավալելու թույլտվությունը:

8. «հիմնադրման անդամ պետություն» նշանակում է այն անդամ պետությունը, որտեղ հիմնված է կազմակերպությունը՝ անկախ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի՝ ծագումով այլ երկրից լինելու հանգամանքից:

Հոդված 3

Ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու համար անհրաժեշտ պայմանները

1. Այն կազմակերպությունները, որոնք զբաղվում են ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ, պետք է՝

ա) ունենան գործող եւ կայուն գործունեության իրականացման վայր որեւէ անդամ պետությունում.

բ) ունենան բարի համբավ.

գ) ունենան համապատասխան ֆինանսական կարգավիճակ եւ

դ) ունենան անհրաժեշտ մասնագիտական որակավորում:

2. Անդամ պետությունները կարող են որոշում կայացնել լրացուցիչ պահանջներ ներկայացնելու մասին, որոնք պետք է լինեն համաչափ ու ոչ խտրական եւ բավարարվեն կազմակերպությունների կողմից, որպեսզի վերջիններս կարողանան զբաղվել ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ:

Հոդված 4

Տրանսպորտային փոխադրումների մենեջեր

1. Ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվող կազմակերպությունը նշանակում է առնվազն մեկ ֆիզիկական անձի՝ փոխադրումների մենեջերի, որը բավարարում է 3(1)(բ) եւ (դ) հոդվածով սահմանված պայմանները եւ որը՝

ա) շարունակաբար եւ արդյունավետորեն կազմակերպում է կազմակերպության կողմից իրականացվող փոխադրումները.

բ) իրական կապ ունի կազմակերպության հետ. աշխատակիցն է, տնօրենը, սեփականատեր է կամ բաժնետեր կամ կառավարում է այն կամ, եթե կազմակերպությունը ֆիզիկական անձ է, այդ անձն է եւ

գ) Համայնքի ղեգիղենտ է:

2. Եթե կազմակերպությունը չի բավարարում 3(1)(դ) հոդվածով սահմանված մասնագիտական որակավորման պահանջը, ապա իրավասու մարմինը կարող է թույլատրել նրան զբաղվելու ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ առանց տրանսպորտային փոխադրումների մենեջեր նշանակելու՝ համաձայն սույն հոդվածի 1-ին պարբերության՝ պայմանով, որ՝

ա) կազմակերպությունը նշանակում է Համայնքում բնակվող ֆիզիկական անձի, որը բավարարում է 3(1)(բ) ու (դ) հոդվածով սահմանված պահանջները, եւ որը պայմանագրով իրավասու է իրականացնելու փոխադրումների մենեջերի պարտականությունները՝ ի շահ կազմակերպության.

բ) (ա) կետում նշված անձի եւ կազմակերպության միջեւ կնքված պայմանագիրը սահմանում է սույն անձի կողմից արդյունավետորեն եւ շարունակաբար կատարվելիք աշխատանքները եւ նշում է նրա պարտականությունները որպես փոխադրումների մենեջեր: Սահմանվող աշխատանքները պետք է, մասնավորապես ,ընդգրկեն փոխադրամիջոցի տեխնիկական սպասարկման կազմակերպմանը եւ փոխադրամիջոցների մասին պայմանագրերի ու փաստաթղթերի հաստատմանն ուղղված առաջադրանքներ, բազային հաշվապահական հաշվառում, բեռների կամ ծառայությունների բաշխումը վարորդների եւ փոխադրամիջոցների միջեւ ու անվտանգության ընթացակարգերի հսկողությունը.

գ) (ա) կետում նշված անձը, որպես փոխադրումների մենեջեր՝ ի պաշտոնե, կարող է կազմակերպել թվով մինչեւ չորս տարբեր կազմակերպությունների փոխադրումներ, որոնք իրականացվում են համակցված ընդհանուր 50-ը չգերազանցող փոխադրամիջոցների կազմով: Անդամ պետությունները կարող են որոշում կայացնել՝ նվազեցնելու կազմակերպությունների եւ (կամ) փոխադրամիջոցների ընդհանուր թիվը, որը սույն անձը կարող է կառավարել, եւ

դ) (ա) կետում նշված անձը կատարում է սահմանված աշխատանքները՝ ելնելով միայն կազմակերպության շահերից, եւ իրականացնում է իր պարտականությունները՝ անկախ այն կազմակերպություններից, որոնց այդ կազմակերպությունը փոխադրումների ծառայություններ է մատուցում:

3. Անդամ պետությունները կարող են որոշել, որ 1-ին պարբերության համապատասխան նշանակված տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերը չի կարող նշանակվել նաեւ 2-րդ պարբերությանը համապատասխան կամ կարող է նշանակվել որպես մենեջեր միայն այն սահմանափակ թվով կազմակերպությունների կամ փոխադրամիջոցների փոխադրումները կառավարելու համար, որոնց թիվն ավելի փոքր է, քան 2(գ) պարբերությունում նշված կազմակերպությունների կամ փոխադրամիջոցների թիվը:

4. Կազմակերպությունը պետք է իրավասու մարմիններին տեղեկացնի նշանակված տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կամ մենեջերների մասին:

ԳԼՈՒԽ II

3-ՐԴ ՀՈԴՎԱԾՈՎ ՍԱՀՄԱՆՎԱԾ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԸ ԲԱՎԱՐԱՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ

Հոդված 5

Հիմնադրման պահանջին վերաբերող պայմանները

3(1)(ա) հոդվածով սահմանված պայմանը բավարարելու համար կազմակերպությունը տվյալ անդամ պետությունում պետք է՝

ա) այդ անդամ պետությունում գրասենյակային տարածք ունենա, որտեղ պետք է պահի իր հիմնական գործարար փաստաթղթերը, մասնավորապես, հաշվապահական հաշվառման փաստաթղթերը, անձնակազմի կառավարման փաստաթղթերը, վարելու եւ հանգստի ժամանակահատվածների հետ կապված տվյալներ պարունակող փաստաթղթերը եւ ցանկացած այլ փաստաթուղթ, որը պետք է հասանելի լինի իրավասու մարմինն՝ ստուգելու՝ արդյոք կազմակերպությունը համապատասխանում է սույն Կանոնակարգում սահմանված պայմաններին: Անդամ պետությունները կարող են պահանջել, որ իրենց տարածքում գտնվող հաստատություններն ունենան նաեւ այլ փաստաթղթեր, որոնք ցանկացած ժամանակ հասանելի են հաստատության ներսում:

բ) գործունեության թույլտվություն ստանալուց անմիջապես հետո իր տրամադրության տակ ունենա մեկ կամ ավելի գրանցված կամ այլ կերպ տվյալ անդամ պետության օրենսդրության համաձայն շրջանառության մեջ դրված փոխադրամիջոցներ՝ անկախ այն հանգամանքից,

թե տրանսպորտային միջոցներն ամբողջությամբ իր սեփականությունն են, թե, օրինակ, շահագործվում են ապառիկ վաճառքի, վարձակալության կամ լիզինգի պայմանագրով.

գ) արդյունավետորեն եւ շարունակաբար վարի (բ) կետում նշված փոխադրամիջոցների հետ կապված իր աշխատանքներն անհրաժեշտ վարչական սարքավորումներով եւ տվյալ անդամ պետությունում տեղակայված շահագործման կենտրոնի համապատասխան տեխնիկական սարքավորումներով եւ տարածքներում:

Հոդված 6

Բարի համբավի մասին պահանջին վերաբերող պայմանները

1. Սույն հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն՝ անդամ պետությունները պետք է սահմանեն կազմակերպությունների եւ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերների կողմից պահպանվող պայմանները, որպեսզի վերջիններս բավարարեն 3(1)(բ) հոդվածում սահմանված բարի համբավի մասին պահանջը:

Որոշելու համար՝ արդյոք կազմակերպությունը բավարարել է այդ պայմանը, անդամ պետությունները պետք է հաշվի առնեն կազմակերպության, նրա տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերների եւ անդամ պետության կողմից սահմանված ցանկացած այլ համապատասխան անձի վարքագիծը: Սույն հոդվածում դատվածությունների, պատժամիջոցների եւ խախտումների վերաբերյալ ցանկացած հղում պետք է ներառի կազմակերպության, նրա տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերների եւ անդամ պետության կողմից սահմանված ցանկացած այլ համապատասխան անձի դատվածությունները, պատժամիջոցները եւ խախտումները:

Առաջին ենթապարբերությունում նշված պայմանները պետք է ներառեն առնվազն հետեւյալը՝

ա) որ բացառվեն տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերների կամ փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպության բարի համբավը կասկածի տակ դնող այնպիսի լուրջ հիմքեր, ինչպիսիք գործող ազգային կանոնների լուրջ խախտումների համար դատվածությունները կամ պատժամիջոցներն են հետեւյալ ոլորտներում՝

i) առետրային իրավունք.

ii) անվճարունակության իրավունք.

iii) վճարման եւ մասնագիտական աշխատանքի հետ կապված պայմաններ.

iv) ճանապարհային երթեւեկություն.

v) մասնագիտական պատասխանատվություն.

vi) մարդկանց կամ թմրանյութերի առետուր եւ

բ) որ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերները կամ փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունը մեկ կամ ավելի անդամ պետություններում լուրջ հանցագործությունների համար դատված կամ պատժամիջոցի ենթարկված չլինի Համայնքի կանոնների խախտման համար, որոնք, մասնավորապես, վերաբերում են՝

i) վարորդների վարելու եւ հանգստի ժամանակահատվածներին, աշխատաժամանակին եւ հսկիչ սարքերի տեղադրմանը եւ օգտագործմանը.

ii) միջազգային երթեւեկությունում օգտագործվող առետուրային փոխադրամիջոցների առավելագույն քաշին եւ չափսերին.

iii) վարորդների նախնական որակավորմանը եւ շարունակական վերապատրաստմանը.

iv) առետուրային նպատակներով օգտագործվող փոխադրամիջոցի շահագործման պիտանիությանը, որը ներառում է շարժիչով տրանսպորտային միջոցների պարտադիր տեխնիկական զննում.

v) միջազգային ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների կամ, համապատասխան դեպքում, ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրումների շուկաների մուտքին.

vi) ավտոճանապարհով փոխադրվող վտանգավոր ապրանքների տեղափոխման անվտանգությանը.

vii) փոխադրամիջոցների որոշակի տեսակներում արագությունը սահմանափակող սարքավորումների տեղադրմանը.

viii) վարորդական իրավունքի վկայականներին

ix) գործունեությամբ զբաղվելու թույլտվությանը.

x) կենդանիների փոխադրմանը:

2. 1-ին պարբերության երրորդ ենթապարբերության (բ) կետի նպատակներով՝

ա) այն դեպքերում, երբ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերը կամ փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունը մեկ կամ ավելի անդամ պետություններում դատապարտվել է ծանր հանցանքի համար կամ տույժի է ենթարկվել IV հավելվածով սահմանված Համայնքի կանոնների առավել լուրջ խախտումներից որեւէ մեկի համար, հիմնադրման անդամ պետության իրավասու մարմինը պետք է համապատասխան ձեով եւ ժամանակին իրականացնի պատշաճ կերպով ավարտին հասցված վարչական վարույթ, որը համապատասխան դեպքում պետք է ստուգում ներառի տվյալ կազմակերպության տարածքում:

Վարույթով որոշվում է՝ արդյոք, ելնելով կոնկրետ հանգամանքներից, բարի համբավի կորուստն անհամաչափ պատկեր կստեղծի անհատական գործում: Ցանկացած այսպիսի բացահայտում պետք է պատճառաբանվի եւ հիմնավորվի:

Եթե իրավասու մարմինը կարծում է, որ բարի համբավի կորուստն անհամաչափ պատկեր կստեղծի, այն կարող է որոշել, որ բարի համբավը մնում է անփոփոխ: Նման դեպքում պատճառները պետք է գրանցվեն ազգային գրանցամատյանում: Նման որոշումների թիվը պետք է նշվի 26(1) հոդվածում նշված հաշվետվության մեջ:

Եթե իրավասու մարմինը կարծում է, որ բարի համբավի կորուստն անհամաչափ պատկեր չի ստեղծի, դատվածությունը կամ պատժամիջոցը կհանգեցնեն բարի համբավի կորստին:

բ) Հանձնաժողովը պետք է կազմի Համայնքի կանոնների լուրջ խախտումների կատեգորիաների, տեսակների եւ լրջության աստիճանների ցանկ, որոնք, ի լրումն IV հավելվածով սահմանվածների, կարող են հանգեցնել բարի համբավի կորստին: Անդամ պետությունները պետք է հաշվի առնեն այս խախտումների վերաբերյալ տեղեկությունները, այդ թվում՝ այլ անդամ պետություններից ստացված տեղեկությունները՝ 12(1) հոդվածի համաձայն ստուգումների առաջնահերթությունները սահմանելիս:

Լրացումների միջոցով սույն Կանոնակարգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված միջոցները, որոնք առնչվում են այս ցանկին, պետք է ընդունվեն 25(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Հանձնաժողովն այս նպատակով պետք է՝

i) սահմանի առավել հաճախ կատարվող խախտումների կատեգորիաներն ու տեսակները.

ii) սահմանի խախտումների լրջության աստիճանը՝ ըստ նրանց՝ գոհերի կամ լուրջ վնասվածքների ռիսկ առաջացնելու հավանականության.

iii) նախատեսի այն հաճախականությունը, որը գերազանցելու դեպքում կրկնվող խախտումները դիտարկվում են որպես ավելի լուրջ խախտումներ՝ հաշվի առնելով տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կողմից կառավարվող եւ փոխադրումներ իրականացնող վարորդների թիվը:

3. 3(1)(բ) հոդվածով սահմանված պահանջը կմնա չբավարարված այնքան ժամանակ, քանի դեռ նշված անձի բարի համբավը չի վերականգնվել կամ գործող ազգային օրենքների համապատասխան դրույթների համաձայն՝ նրա նկատմամբ չի կիրառվել համարժեք ազդեցության ցանկացած այլ միջոցառում:

Հոդված 7

Ֆինանսական կարգավիճակի պահանջին վերաբերող պայմանները

1. 3(1)(գ) հոդվածով սահմանված պայմանը բավարարելու համար կազմակերպությունը պետք է մշտապես ի վիճակի լինի կատարելու իր ֆինանսական պարտավորությունները հաշվետու տարվա ընթացքում: Կազմակերպությունն այդ նպատակով պետք է աուդիտորի կամ ըստ պատշաճի հավատարմագրված անձի կողմից հաստատված տարեկան ֆինանսական հաշվետվությունների հիման վրա ապացուցի, որ իր տրամադրության տակ ունի առնվազն 9000 եվրո արժեքով կապիտալ եւ պահուստներ՝ մեկ փոխադրամիջոց օգտագործելու դեպքում եւ առնվազն 5000 եվրո՝ յուրաքանչյուր լրացուցիչ փոխադրամիջոցի համար:

Սույն Կանոնակարգի նպատակներով՝ յուրաքանչյուր հինգ տարին մեկ անգամ եվրոյի արժեքը ամրագրվում է տնտեսական եւ արժույթային միության երրորդ փուլի ոչ մասնակից անդամ պետությունների արժույթով: Կիրառելի դրույքաչափեր են համարվում հոկտեմբերի առաջին աշխատանքային օրը սահմանված եւ Եվրոպական Միության պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակված դրույքաչափերը: Դրանք գործում են հաջորդ օրացույցային տարվա հունվարի մեկից:

Առաջին ենթապարբերությունում նշված հաշվետվության հոդվածները պետք է մեկնաբանվեն որպես Խորհրդի 1978 թվականի հուլիսի 25-ի 78/660/ԵՏՀ չորրորդ

հրահանգում նշված հոդվածներ՝ հիմնված «Որոշակի տեսակի ընկերությունների տարեկան ֆինանսական հաշվետվությունների մասին» Պայմանագրի 54(3)(է) հոդվածի վրա [9]:

2. Շեղում կատարելով 1-ին պարբերությունից՝ իրավասու մարմինը կարող է համաձայնել կամ պահանջել, որպեսզի կազմակերպությունն իր ֆինանսական կարգավիճակի վերաբերյալ այնպիսի ապացույց ներկայացնի, ինչպիսին բանկային երաշխիքը կամ ապահովագրությունն է՝ ներառյալ մեկ կամ մի քանի բանկերի կամ այլ ֆինանսական հաստատությունների, այդ թվում՝ կազմակերպությանը միասնական եւ առանձին երաշխիքներ տրամադրող ապահովագրական ընկերությունների կողմից տրվող մասնագիտական պատասխանատվության ապահովագրությունը՝ 1-ին պարբերության առաջին ենթապարբերությամբ սահմանված թվի համաձայն:

3. 2-րդ պարբերությունում նշված տարեկան ֆինանսական հաշվետվությունները եւ 1-ին պարբերությունում նշված երաշխիքը, որոնք ենթակա են ստուգման, պատկանում են անդամ պետությունում հիմնադրված այն տնտեսավարող սուբյեկտին, որը թույլտվություն ստանալու հայտ է ներկայացրել տվյալ անդամ պետությունում եւ չեն պատկանում որեւէ այլ անդամ պետությունում հիմնադրված որեւէ այլ տնտեսավարող սուբյեկտի:

Հոդված 8

Մասնագիտական որակավորման պահանջին վերաբերող պայմանները

1. 3(1)(դ) հոդվածում սահմանված պահանջը բավարարելու համար համապատասխան անձը կամ անձինք պետք է տիրապետեն II հավելվածի I մասում սահմանված մակարդակին համապատասխան գիտելիքների՝ նույն հավելվածում նշված առարկաների մասով: Այդ գիտելիքը պետք է ապացուցվի պարտադիր գրավոր քննությամբ, որը, անդամ պետության որոշմամբ, կարող է լրացվել բանավոր քննությամբ: Այս քննությունները պետք է կազմակերպվեն I հավելվածի II մասի համաձայն: Անդամ պետություններն այս նպատակով կարող են որոշել դասընթացներ անցկացնել նախքան քննությունը:

2. Համապատասխան անձինք պետք է քննություն հանձնեն այն անդամ պետությունում, որը նրանց սովորական բնակության վայրն է կամ այն անդամ պետությունում, որտեղ նրանք աշխատում են:

«Բնականոն բնակության վայր» նշանակում է այն վայրը, որտեղ անձը սովորաբար բնակվում է, այսինքն՝ յուրաքանչյուր օրացուցային տարվա մեջ առնվազն 185 օր անձնական

կապերի պատճառով, որը վկայում է անձի եւ իր բնակության վայրի միջեւ գոյություն ունեցող սերտ կապի մասին:

Այնուամենայնիվ, այն անձի սովորական բնակության վայրը, ում աշխատանքային կապերը մի վայրում են, իսկ անձնական կապերը՝ մեկ այլ վայրում, եւ ով դրա հետևանքով հերթականությամբ բնակվում է երկու կամ ավելի անդամ պետություններում գտնվող տարբեր վայրերում, ապա նրա սովորական բնակության վայր է համարվում իր անձնական կապերի գտնվելու վայրը՝ պայմանով, որ այդ անձը պարբերաբար վերադառնա այնտեղ: Այս վերջին պայմանի բավարարումը չի պահանջվում այն դեպքում, երբ անձը բնակվում է անդամ պետությունում որոշակի տեւողությամբ խնդրի իրականացման նպատակով: Համալսարան կամ դպրոց հաճախելը չի ենթադրում բնականոն բնակության վայրի փոփոխություն:

3. Միայն այս նպատակով անդամ պետության կողմից համապատասխան կարգով լիազորված գերատեսչությունները կամ մարմիններն են կարող, անդամ պետության կողմից սահմանված չափանիշներին համապատասխան, կազմակերպել եւ հաստատել 1-ին պարբերության մեջ նշված գրավոր եւ բանավոր քննությունները: Անդամ պետությունները պետք է պարբերաբար ստուգեն՝ արդյոք այն պայմանները, որոնց համաձայն այս մարմինները կազմակերպում են քննությունները, համապատասխանում են I հավելվածին:

4. Անդամ պետությունները կարող են, իրենց կողմից սահմանված չափանիշներին համապատասխան, պատշաճորեն լիազորել մարմիններին, եթե վերջիններս ցանկանում են, քննություններին պատրաստելու նպատակով, դիմորդներին ապահովել բարձրորակ դասընթացներով, իսկ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերներին՝ շարունակական վերապատրաստմամբ՝ թարմացնելու համար նրանց գիտելիքները: Նման անդամ պետությունները պետք է պարբերաբար ստուգեն՝ արդյոք այս մարմինները մշտապես բավարարում են այն չափորոշիչները, որոնց հիման վրա նրանք լիազորվել են:

5. Անդամ պետությունները կարող են 10 տարին մեկ անգամ, I հավելվածում նշված առարկաների մասով, պարբերական վերապատրաստումներ կազմակերպել՝ ապահովելու տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերների իրազեկվածությունը ոլորտում առկա զարգացումների վերաբերյալ:

6. Անդամ պետությունները կարող են պահանջել, որպեսզի մասնագիտական որակավորման վկայական ունեցող այն անձինք, ովքեր վերջին հինգ տարում ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների կամ ավտոճանապարհային

ուղեւորափոխադրումների կազմակերպություններ չեն կառավարել, վերապատրաստում անցնեն՝ I հավելվածի I մասում նշված օրենսդրության վերջին զարգացումների վերաբերյալ իրենց գիտելիքները թարմացնելու համար:

7. Անդամ պետությունը կարող է իր կողմից տրամադրված՝ հատկապես այս նպատակի համար նախատեսված եւ I հավելվածում նշված բոլոր առարկաների վերաբերյալ գիտելիքներ ապահովող որոշակի բարձրագույն կամ տեխնիկական կրթության որակավորում ստացած անձանց ազատել այն առարկաների քննություններից, որոնք ապահովված են այդ որակավորմամբ: Ազատումը պետք է կիրառվի I հավելվածի I մասի այն բաժինների նկատմամբ, որոնցով սահմանված որակավորումն ընդգրկում է յուրաքանչյուր բաժնում նշված բոլոր առարկաները:

Անդամ պետությունը կարող է այդ անդամ պետությունում ազգային փոխադրումների համար վավեր մասնագիտական որակավորման վկայականներ ունեցողներին ազատել քննության կոնկրետ մասերից:

8. 3-րդ պարբերության մեջ նշված գերատեսչության կամ մարմնի կողմից տրվող վկայականը հանդես է գալիս որպես մասնագիտական որակավորման մասին վկայող ապացույց: Վկայականը չի կարող փոխանցվել մեկ այլ անձի: Այն պետք է կազմված լինի պաշտպանիչ հատկանիշներով եւ II ու III հավելվածներով սահմանված վկայականի նմուշին համապատասխան եւ պետք է կրի պատշաճ կարգով լիազորված ու այն տրամադրող գերատեսչության կամ մարմնի կնիքը:

9. Հանձնաժողովը պետք է, ըստ տեխնիկական առաջընթացի, փոփոխի I, II եւ III հավելվածները: Սույն Կանոնակարգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված այդ միջոցները պետք է ընդունվեն՝ 25(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

10. Հանձնաժողովը պետք է խրախուսի եւ աջակցի անդամ պետությունների միջեւ կամ իր նշանակած ցանկացած մարմնի միջոցով դասընթացների, քննությունների եւ լիազորությունների վերաբերյալ փորձի եւ տեղեկատվության փոխանակմանը:

Հոդված 9

Քննություններից ազատումը

Անդամ պետությունները կարող են որոշել 8(1) հոդվածում նշված քննություններից ազատել այն անձանց, ովքեր մինչև 2009 թվականի դեկտեմբերի 4-ն ընկած 10 տարվա ժամանակահատվածում մեկ կամ ավելի անդամ պետություններում ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումներ իրականացնող կամ ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների շարունակական կառավարման ապացույց են ներկայացնում:

ԳԼՈՒԽ III

ԼԻԱԶՈՐՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ԴԻՏԱՆՑՈՒՄ

Հոդված 10

Իրավասու մարմինները

1. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է նշանակի մեկ կամ ավելի իրավասու մարմնի՝ ապահովելու սույն Կանոնակարգի պատշաճ իրականացումը: Իրավասու մարմինները լիազորված են՝

ա) ուսումնասիրելու կազմակերպությունների կողմից ներկայացված հայտերը.

բ) թույլտվություն տրամադրելու ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու համար եւ կասեցնելու կամ դադարեցնելու այդ թույլտվությունը.

գ) ֆիզիկական անձին «ոչ պիտանի» ճանաչելու տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի պաշտոնում կազմակերպության փոխադրումները կառավարելու համար.

դ) իրականացնելու համապատասխան ստուգումներ՝ հավաստիանալու՝ արդյոք կազմակերպությունը բավարարում է 3-րդ հոդվածով սահմանված պահանջները.

2. Իրավասու մարմինները պետք է հրապարակեն սույն Կանոնակարգի համաձայն սահմանված բոլոր պայմանները, այլ ազգային դրույթներ, ընթացակարգեր, որոնց պետք է

հետեւեն շահագրգիռ հայտատուները, ինչպես նաեւ համապատասխան բացատրությունները:

Հոդված 11

Հայտերի քննումը եւ գրանցումը

1. Փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությանը, որը համապատասխանում է 3-րդ հոդվածով սահմանված պահանջներին, կարող է հայտի հիման վրա թույլատրվել զբաղվելու ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ: Իրավասու մարմինը պետք է համոզվի, որ հայտ ներկայացրած կազմակերպությունը բավարարում է սույն հոդվածով սահմանված պահանջները:

2. Իրավասու մարմինը պետք է 16-րդ հոդվածում նշված ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանում գրանցի իր կողմից թույլտվություն ստացած եւ 16(2) հոդվածի առաջին ենթապարբերության (ա)–(դ) կետերում նշված կազմակերպությունների տվյալները:

3. Թույլտվություն ստանալու համար ներկայացված հայտի՝ իրավասու մարմնի կողմից ուսումնասիրության ժամկետը պետք է հնարավորինս կարճ լինի եւ չպետք է գերազանցի երեք ամիսը՝ սկսած իրավասու մարմնի կողմից հայտի գնահատման համար անհրաժեշտ բոլոր փաստաթղթերի ստացման օրվանից: Իրավասու մարմինը կարող է պատշաճորեն հիմնավորված դեպքերում երկարացնել այս ժամկետը լրացուցիչ մեկ ամսով:

4. Եթե կազմակերպության բարի համբավը գնահատելիս որեւէ կասկած է առաջացել, իրավասու մարմինը մինչեւ 2012 թվականի դեկտեմբերի 31-ը պետք է ստուգի՝ արդյոք նշանակված տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերը կամ մենեջերները հայտ ներկայացնելու ժամանակ անդամ պետություններից որեւէ մեկում ճանաչվել են «ոչ պիտանի»՝ կառավարելու համար կազմակերպության փոխադրումները՝ համաձայն 14-րդ հոդվածի:

2013 թվականի հունվարի 1-ից սկսած, կազմակերպության բարի համբավը գնահատելիս, իրավասու մարմինը պետք է ազգային գրանցամատյանների համապատասխան մասերի ուղղակի պաշտպանված մուտքի կամ հարցման միջոցով մուտք գործի 16(2) հոդվածի առաջին ենթապարբերության (զ) կետում նշված տվյալների բազա՝ ստուգելու՝ արդյոք նշանակված տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերը հայտ ներկայացնելու ժամանակ անդամ պետություններից մեկում ճանաչվել է «ոչ պիտանի»՝ կառավարելու համար կազմակերպության փոխադրումները՝ համաձայն 14-րդ հոդվածի:

Սույն Կանոնակարգի ոչ էական տարրերը փոփոխելուն ուղղված եւ սույն պարբերությունում նշված ամսաթվերի՝ առավելագույնը երեք տարով հետաձգելուն վերաբերող միջոցառումները պետք է ընդունվեն 25(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

5. Ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու թույլտվություն ստացած կազմակերպությունները պետք է 28 օրվա կամ ավելի քիչ ժամանակահատվածում, ինչպես սահմանված է հիմնադրման անդամ պետության կողմից, տեղեկացնեն թույլտվություն տրամադրած իրավասու մարմնին 2-րդ պարբերության մեջ նշված տվյալների փոփոխության մասին:

Հոդված 12

Ստուգումները

1. Իրավասու մարմինները պետք է վերահսկեն՝ արդյոք իրենց կողմից թույլատրված՝ ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվող կազմակերպությունները շարունակում են բավարարել 3-րդ հոդվածով սահմանված պահանջները: Անդամ պետություններն այդ նպատակով պետք է ստուգումներ անցկացնեն բարձր ռիսկեր ներկայացնող կազմակերպություններում: Անդամ պետություններն այդ նպատակով պետք է ընդլայնեն իրենց կողմից սահմանված ռիսկերի դասակարգման համակարգը՝ համաձայն Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2006 թվականի մարտի 15-ի «Ավտոճանապարհային փոխադրումների գործողություններին վերաբերող սոցիալական օրենսդրության թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի իրականացման համար նվազագույն պայմանների մասին» հրահանգի 9-րդ հոդվածի [10]՝ ընդգրկելու համար սույն Կանոնակարգի 6-րդ հոդվածում սահմանված բոլոր խախտումները:

2. Անդամ պետությունները մինչեւ 2014 թվականի դեկտեմբերի 31-ը պետք է առնվազն հինգ տարին մեկ անգամ ստուգումներ անցկացնեն՝ հավաստիանալու նպատակով, թե արդյոք կազմակերպությունները բավարարում են 3-րդ հոդվածով սահմանված պահանջները:

Սույն Կանոնակարգի ոչ էական տարրերը փոփոխելուն ուղղված եւ առաջին ենթապարբերությունում նշված ամսաթվի հետաձգելուն վերաբերող միջոցները պետք է

ընդունվեն 25(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

3. Անդամ պետությունները պետք է պատշաճորեն հիմնավորված դեպքերում Հանձնաժողովի պահանջով անհատական ստուգումներ անցկացնեն՝ հավաստիանալու նպատակով, թե արդյոք կազմակերպությունը բավարարում է ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու թույլտվությունը կարգավորող պայմանները: Այն պետք է Հանձնաժողովին տեղեկացնի նման ստուգումների արդյունքների եւ ձեռնարկված միջոցառումների մասին, եթե հաստատվում է, որ կազմակերպությունն այլևս չի բավարարում սույն Կանոնակարգով սահմանված պահանջները:

Հոդված 13

Թույլտվության կասեցման եւ դադարեցման ընթացակարգը

1. Եթե իրավասու մարմինը սահմանում է, որ կազմակերպությունը վտանգված է այլևս չբավարարելու 3-րդ հոդվածում սահմանված պահանջները, ապա այն պետք է դրա մասին տեղյակ պահի կազմակերպությանը: Եթե իրավասու մարմինը սահմանում է, որ մեկ կամ ավելի պահանջ այլևս չի բավարարվում, այն կարող է, իրավիճակը շտկելու նպատակով, կազմակերպության համար սահմանել հետեւյալ ժամկետները՝

ա) վեց ամիսը չգերազանցող ժամկետ՝ փոխարինող տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերին աշխատանքի ընդունելու համար, եթե տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերն այլևս չի բավարարում բարի համբավի կամ մասնագիտական որակավորման պահանջը: Տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի մահվան կամ ֆիզիկական անկարողության դեպքում այս ժամկետը կարող է երկարաձգվել երեք ամսով.

բ) վեց ամիսը չգերազանցող ժամկետ, եթե կազմակերպությունը պետք է իրավիճակը շտկի՝ ապացուցելով, որ այն արդյունավետ եւ կայուն հաստատություն ունի.

գ) վեց ամիսը չգերազանցող ժամկետ, եթե ֆինանսական կարգավիճակի պահանջը բավարարված չէ՝ ապացուցելու համար, որ պահանջը նորից կբավարարվի մշտական հիմունքներով:

2. Իրավասու մարմինը կարող է պահանջել այն կազմակերպությունից, որի թույլտվությունը կասեցվել կամ դադարեցվել է, երաշխավորելու համար, որ իր տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերները հանձնել են 8(1) հոդվածում նշված քննությունները՝ նախքան բարի համբավի վերականգնմանն ուղղված որեւէ միջոց ձեռնարկելը:

3. Եթե իրավասու մարմինը սահմանում է, որ կազմակերպությունն այլեւս չի բավարարում 3-րդ հոդվածում սահմանված մեկ կամ ավելի պահանջ, այն պետք է սույն հոդվածի 1-ին պարբերությունում նշված ժամկետների սահմաններում կասեցնի կամ դադարեցնի ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու թույլտվությունը:

Հոդված 14

Փոխադրումների մենեջերին «ոչ պիտանի» ճանաչելը

1. Եթե տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերը կորցնում է բարի համբավը՝ 6-րդ հոդվածի համապատասխան, ապա իրավասու մարմինը պետք է այդ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերին ճանաչի «ոչ պիտանի»՝ կազմակերպության փոխադրումները կառավարելու համար:

2. Եթե եւ մինչեւ ազգային իրավունքի համապատասխան դրույթների համաձայն՝ բարի համբավի վերականգնմանն ուղղված միջոց ձեռնարկելը, 8(8) հոդվածում նշված տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի՝ «ոչ պիտանի» ճանաչված մասնագիտական որակավորման վկայականն այլեւս վավերական չէ որեւէ անդամ պետությունում:

Հոդված 15

Իրավասու մարմինների որոշումները եւ բողոքարկումները

1. Անդամ պետությունների իրավասու մարմինների՝ սույն Կանոնակարգի համաձայն ընդունած բացասական որոշումները, այդ թվում՝ հայտերի մերժումը, գործող թույլտվության կասեցումը կամ դադարեցումը եւ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերին «ոչ պիտանի» ճանաչելը, պետք է սահմանեն այդ որոշումների համար հիմք հանդիսացող պատճառները:

Այսպիսի որոշումները պետք է հաշվի առնեն կազմակերպությունների կամ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կողմից կատարված՝ կազմակերպության բարի համբավը խաթարող խախտումների վերաբերյալ հասանելի տեղեկատվությունը կամ իրավասու մարմնի տրամադրության տակ գտնվող ցանկացած այլ տեղեկատվություն: Նրանք պետք է սահմանեն թույլտվության կասեցման կամ «ոչ պիտանիության» ճանաչման դեպքում կիրառվող բարի համբավի վերականգնմանն ուղղված միջոցները:

2. Անդամ պետությունները պետք է քայլեր ձեռնարկեն՝ ապահովելու, որ կազմակերպությունները եւ համապատասխան անձինք հնարավորություն ունենան 1-ին պարբերությունում նշված որոշումները բողոքարկելու առնվազն մեկ անկախ եւ անկողմնակալ մարմնի կամ դատարան:

ԳԼՈՒԽ IV

ՊԱՐԶԵՑՈՒՄԸ ԵՎ ՎԱՐՉԱԿԱՆ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆԸ

Հոդված 16

Ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանները

1. Սույն Կանոնակարգի՝ մասնավորապես դրա 11-ից 14-րդ եւ 26-րդ հոդվածների կիրարկման նպատակներով՝ յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյան վարի ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող այն կազմակերպություններ համար, որոնք իր կողմից նշանակված իրավասու մարմինների կողմից թույլտվություն են ստացել՝ ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն ծավալելու նպատակով: Այդ գրանցամատյանում զետեղված տվյալները պետք է մշակվեն այդ նպատակով նշանակված պետական մարմնի հսկողության ներքո: Ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյաններում զետեղված տվյալները պետք է հասանելի լինեն տվյալ անդամ պետության իրավասու մարմիններին:

Հանձնաժողովը մինչեւ 2009 թվականի դեկտեմբերի 31-ը պետք է «Ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյաններում դրանց տեղադրման օրվանից սկսած մուտքագրվող տվյալների նկատմամբ նվազագույն պահանջների մասին» որոշում ընդունի՝ հեշտացնելու համար գրանցամատյանների հետագա փոխգործունեությունը: Այն կարող է առաջարկել

գրանցամատյանում ներառել փոխադրամիջոցի հաշվառման համարանիշը՝ ի լրումն 2-րդ պարբերությունում նշված տվյալների:

2. Ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանները պետք է պարունակեն առնվազն հետևյալ տվյալները՝

ա) կազմակերպության անվանումն ու իրավական ձևը.

բ) հաստատության հասցեն.

գ) տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերների անունները, որոնք նշանակվել են համապատասխանելու բարի համբավի եւ մասնագիտական որակավորման պահանջներին, կամ, հարկ եղած դեպքում, իրավական ներկայացուցչի անունը.

դ) թույլտվության տեսակը, թույլատրված փոխադրամիջոցների թիվը եւ, հարկ եղած դեպքում, Համայնքի արտոնագրի ու վավերացված օրինակների հերթական համարները.

ե) 6(1)(բ) հոդվածում նշված՝ վերջին երկու տարում դատվածության կամ պատժամիջոցների կիրառմանը հանգեցրած լուրջ խախտումների թիվը, կատեգորիան եւ տեսակը.

զ) կազմակերպության փոխադրումները կառավարելու համար «ոչ պիտանի» ճանաչված ցանկացած անձի անուն, քանի դեռ այդ անձի բարի համբավը չի վերահաստատվել՝ 6(3) հոդվածի համաձայն, եւ բարի համբավի վերականգնմանն ուղղված կիրառելի միջոցառումները:

ե) կետի նպատակներով՝ անդամ պետությունները կարող են մինչեւ 2015 թվականի դեկտեմբերի 31-ն ընտրել IV հավելվածով սահմանված միայն առավել լուրջ խախտումները՝ ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյաններում գրանցելու նպատակով:

Անդամ պետությունները կարող են նախընտրել առաջին ենթապարբերության (ե) եւ (զ) կետերում նշված տվյալները պահել տարբեր գրանցամատյաններում: Այս դեպքում համապատասխան տվյալները պետք է հասանելի լինեն ըստ պահանջի կամ տվյալ անդամ պետության բոլոր իրավասու մարմինները պետք է ուղղակի մուտք ունենան այդ տվյալներին: Պահանջվող տեղեկությունները պետք է ներկայացնել հարցումն ստանալուց հետո 30 աշխատանքային օրվա ընթացքում: Առաջին ենթապարբերության (ա)-(դ) կետերում նշված տվյալները պետք է հանրամատչելի լինեն՝ «Անձնական տվյալների պահպանման մասին» համապատասխան դրույթների համաձայն:

Առաջին ենթապարբերության (ե) եւ (զ) կետերում նշված տվյալներն ամեն դեպքում պետք է հասանելի լինեն իրավասու մարմիններից տարբեր այլ մարմինների, եթե դրանք պատշաճ կերպով լիազորված են՝ տրանսպորտի հատվածում վերահսկելու եւ պատժամիջոցներ սահմանելու համար, եւ որոնց պաշտոնյաները գաղտնիության պահպանման երդում են տվել կամ այլ կերպ տվյալների գաղտնիությունը պահելու պաշտոնական պարտավորություն ունեն:

3. Կազմակերպության այն տվյալները, որոնց թույլտվությունը կասեցվել կամ դադարեցվել է, պետք է արտոնագրի կասեցման կամ դադարեցման ժամկետը լրանալուց հետո երկու տարի պահպանվեն ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանում, որից հետո պետք է անմիջապես հանվեն:

Ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեության համար «ոչ պիտանի» ճանաչված ցանկացած անձի վերաբերյալ տվյալ պետք է մնա ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանում այնքան ժամանակ, քանի դեռ այդ անձի բարի համբավը չի վերականգնվել՝ համաձայն 6(3) հոդվածի: Եթե բարի համբավի վերականգնմանն ուղղված նման միջոցառում կամ համարժեք ազդեցության ցանկացած այլ միջոց է ձեռնարկվել, ապա տվյալները պետք է անմիջապես հանվեն գրանցամատյանից:

Առաջին եւ երկրորդ ենթապարբերություններում նշված տվյալները, հարկ եղած դեպքում, պետք է սահմանեն թույլտվության կասեցման կամ դադարեցման, կամ «ոչ պիտանի» ճանաչելու պատճառները եւ համապատասխան տեղողությունը:

4. Անդամ պետությունները պետք է ձեռնարկեն բոլոր անհրաժեշտ միջոցները՝ ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյաններում պահվող տվյալների թարմացումն ու ճշգրիտ լինելն ապահովելու համար, մասնավորապես՝ 2-րդ պարբերության առաջին ենթապարբերության (ե) եւ (զ) կետերում նշված տվյալները:

5. Առանց հակասելու 1-ին եւ 2-րդ պարբերություններին՝ անդամ պետությունները պետք է ձեռնարկեն բոլոր անհրաժեշտ միջոցները՝ 18-րդ հոդվածով սահմանված ազգային համակարգողների միջոցով համայնքի ամբողջ տարածքում ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանների փոխկապակցված եւ հասանելի լինելն ապահովելու համար: Գրանցամատյանների հասանելիությունն ազգային համակարգողների միջոցով եւ դրանց փոխգործունեությունը պետք է մինչեւ 2012 թվականի դեկտեմբերի 31-ն այնպես իրականացվեն, որ ցանկացած անդամ պետության իրավասու մարմին կարողանա հարցում անել ցանկացած անդամ պետության ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանին:

6. 5-րդ պարբերության կիրարկման վերաբերյալ ընդհանուր կանոնները, ինչպիսիք փոխանակվող տվյալների ձեռնարկն են, այլ անդամ պետությունների ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյաններին էլեկտրոնային հարցում կատարելու տեխնիկական ընթացակարգերը եւ այս գրանցամատյանների՝ այլ համապատասխան տվյալների բազաների հետ համատեղ օգտագործելիության խթանումը, պետք է ընդունվեն Հանձնաժողովի կողմից՝ համաձայն 25(2) հոդվածում նշված խորհրդատվական ընթացակարգի եւ առաջին անգամ մինչեւ 2010 թվականի դեկտեմբերի 31-ը: Այս ընդհանուր կանոններով պետք է սահմանվեն, թե որ մարմիններն են պատասխանատու տվյալներ մուտք գործելու, մուտք գործելուց հետո նրանց հետագա օգտագործման եւ թարմացման համար, եւ այդ նպատակով պետք է ներառեն տվյալների գրանցման ու վերահսկման կանոններ:

7. Սույն Կանոնակարգի ոչ էական տարրերը փոփոխելուն ուղղված եւ 1-ին ու 5-րդ պարբերություններում նշված ժամկետների հետաձգելուն վերաբերող միջոցները պետք է ընդունվեն 25(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Հոդված 17

Անձնական տվյալների պաշտպանությունը

95/46/ԵՀ հրահանգի կիրառման մասով անդամ պետությունները պետք է, մասնավորապես, ապահովեն, որ՝

ա) բոլոր անձինք տեղեկացվեն, երբ իրենց վերաբերող տվյալները գրանցվում կամ նախատեսվում են փոխանցվել երրորդ անձանց: Տրամադրված տեղեկատվության մեջ պետք է նշված լինի տվյալների մշակման համար պատասխանատու մարմնի ինքնությունը, մշակվող տվյալների տեսակը եւ այսպիսի գործողության պատճառները.

բ) բոլոր անձինք իրավունք ունենան մուտք գործելու իրենց վերաբերող տվյալներին, որոնք պահվում են այդ տվյալների մշակման համար պատասխանատու մարմնի կողմից: Այս իրավունքը պետք է իրականացվի առանց որեւէ խոչընդոտի, ողջամիտ պարբերականությամբ եւ առանց արտառոց ուշացումների կամ հայտատուի կողմից ծախսերի.

զ) բոլոր այն անձինք, ում տվյալները թերի են կամ անճիշտ, այդ տվյալները ճշտելու, ջնջելու կամ արգելափակելու իրավունք ունենան.

դ) բոլոր անձինք իրավունք ունենան առարկելու իրենց վերաբերող տվյալների օգտագործման առնչությամբ՝ ներկայացնելով համոզիչ եւ իրավաբանորեն հիմնավորված փաստարկներ. Եթե առարկությունը հիմնավորված է, ապա այդ տվյալներն այլեւս չեն կարող օգտագործվել.

ե) կազմակերպությունները, հարկ եղած դեպքում, պահպանեն «Անձնական տվյալների մասին» դրույթները:

Հոդված 18

Անդամ պետությունների միջեւ վարչական համագործակցությունը

1. Անդամ պետությունները պետք է նշանակեն այլ անդամ պետությունների հետ տեղեկատվության փոխանակման համար պատասխանատու ազգային համակարգողների՝ սույն Կանոնակարգի կիրառման առնչությամբ: Մինչեւ 2011 թվականի դեկտեմբերի 4–ը անդամ պետությունները պետք է Հանձնաժողովին ներկայացնեն իրենց ազգային համակարգողների անունները եւ հասցեները: Հանձնաժողովը պետք է բոլոր ազգային համակարգողների ցուցակը կազմի եւ ուղարկի անդամ պետություններ:

2. Սույն Կանոնակարգի շրջանակներում տեղեկատվություն փոխանակող անդամ պետությունները պետք է գործեն 1–ին պարբերության համաձայն նշանակված ազգային համակարգողների միջոցով:

3. 6(2) հոդվածում նշված խախտումների կամ «ոչ պիտանի» ճանաչված տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերների մասին տեղեկատվություն փոխանակող անդամ պետությունները պետք է պահպանեն թիվ 1072/2009 կանոնակարգի (ԵՀ) 13(1) հոդվածում կամ, հարկ եղած դեպքում, թիվ 1073/2009 կանոնակարգի (ԵՀ) 23(1) հոդվածում նշված ընթացակարգերը եւ ժամկետները: Այլ անդամ պետությունում դատվածության կամ պատժամիջոցի հանգեցրած լուրջ խախտումների մասին ծանուցում ստացող անդամ պետությունը պետք է գրանցի այդ խախտումներն իր ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանում:

ԳԼՈՒԽ V

ՎԿԱՅԱԿԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԱՅԼ ՓԱՍՏԱԹՂԹԵՐԻ ՓՈԽԱԴԱՐՁ ՃԱՆԱԶՈՒՄԸ

Հոդված 19

Բարի համբավի վերաբերյալ հավաստագրերը եւ համարժեք փաստաթղթերը

1. Չհակասելով 11(4) հոդվածին՝ հիմնադրման անդամ պետությունը, որպես ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն ծավալելու թույլտվության համար անհրաժեշտ բարի համբավի բավարար ապացույց, պետք է ընդունի դատարանի արձանագրության քաղվածքը կամ, դրա բացակայության դեպքում՝ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կամ ցանկացած այլ համապատասխան անձի նախկին բնակության անդամ պետության դատական կամ վարչական իրավասու մարմնի կողմից տրված համարժեք փաստաթուղթը:

2. Այն դեպքում, երբ անդամ պետությունն իր քաղաքացիների համար սահմանում է բարի համբավի վերաբերյալ որոշակի պայմաններ, եւ այդ պայմանները բավարարված լինելու մասին վկայող ապացույցներ հնարավոր չէ ներկայացնել 1-ին պարբերության մեջ նշված փաստաթղթի միջոցով, ապա այդ անդամ պետությունը մյուս անդամ պետությունների քաղաքացիների համար որպես բավարար ապացույց, պետք է ընդունի տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կամ ցանկացած այլ համապատասխան անձի նախկին բնակության անդամ պետության դատական կամ վարչական իրավասու մարմնի կողմից տրված հավաստագիրը, որտեղ նշված է, որ տվյալ պայմանները բավարարված են: Նման հավաստագիրը վերաբերում է հիմնադրման անդամ պետությունում հաշվի առնված հատուկ տեղեկություններին:

3. Այն դեպքում, երբ 1-ին պարբերությունում նշված փաստաթուղթը կամ 2-րդ պարբերությունում նշված հավաստագիրը չի տրամադրվել տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կամ ցանկացած այլ համապատասխան անձի նախկին բնակության անդամ պետության կամ պետությունների կողմից, ապա տվյալ փաստաթուղթը կամ հավաստագիրը կարող է փոխարինվել տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կամ ցանկացած այլ համապատասխան անձի կողմից՝ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կամ ցանկացած այլ համապատասխան անձի նախկին բնակության անդամ պետության իրավասու դատական կամ վարչական մարմնի կամ, համապատասխան դեպքում, նոտարի առջեւ երդմամբ արված հայտարարությամբ կամ հանդիսավոր հայտարարությամբ: Նման մարմինը կամ նոտարը պետք է տրամադրի երդմամբ արված

հայտարարության կամ հանդիսավոր հայտարարության իսկությունը հաստատող հավաստագիրը:

4. 1-ին պարբերության մեջ նշված փաստաթուղթը եւ 2-րդ պարբերության մեջ նշված հավաստագիրը չեն ընդունվում, եթե ներկայացվում են տրամադրման ամսաթվից երեք ամիս անց: Սույն պայմանը կիրառվում է նաեւ 3-րդ պարբերության համապատասխան արված հայտարարությունների նկատմամբ:

Հոդված 20

Ֆինանսական կարգավիճակին վերաբերող հավաստագրերը

Այն դեպքում, երբ անդամ պետությունն իր քաղաքացիների համար սահմանում է ֆինանսական կարգավիճակի վերաբերյալ որոշակի պայմաններ՝ ի լրումն 7-րդ հոդվածով սահմանված պայմանների, ապա այդ անդամ պետությունը մյուս անդամ պետությունների քաղաքացիների համար որպես բավարար ապացույց պետք է ընդունի տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի կամ ցանկացած այլ համապատասխան անձի նախկին բնակության անդամ պետության կամ պետությունների դատական կամ վարչական իրավասու մարմնի կողմից տրամադրված հավաստագիրը, որտեղ նշված է, որ տվյալ պայմանները բավարարված են: Նման հավաստագիրը վերաբերում է հիմնադրման նոր անդամ պետությունում հաշվի առնված հատուկ տեղեկություններին:

Հոդված 21

Մասնագիտական որակավորման վկայականները

1. Անդամ պետությունները, որպես մասնագիտական որակավորման մասին վկայող բավարար ապացույց, պետք է ճանաչեն III հավելվածում սահմանված օրինակելի վկայականի ձեւին համապատասխանող եւ այդ նպատակով պատշաճորեն լիազորված գերատեսչության կամ մարմնի կողմից տրամադրված վկայականները:

2. Մինչեւ 2011 թվականի դեկտեմբերի 4-ը եւ մինչեւ այդ ժամկետը գործող դրույթների համաձայն՝ որպես մասնագիտական որակավորման մասին վկայող ապացույց, տրամադրված վկայականները համարվում են III հավելվածում սահմանված օրինակելի վկայականի ձեւին համարժեք վկայական եւ բոլոր անդամ պետություններում ճանաչվում են

որպես մասնագիտական որակավորման մասին վկայող ապացույց: Անդամ պետությունները կարող են պահանջել, որ 8(1) հոդվածում նշված քննությունները կամ քննությունների մասերը հանձնեն այն անձինք, որոնց մասնագիտական որակավորման վկայականները վավեր են միայն ազգային փոխադրումների համար:

ԳԼՈՒԽ VI

ԵԶՐԱՓՈՒԿ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 22

Պատժամիջոցներ

1. Անդամ պետությունները պետք է սահմանեն կանոններ այն պատժամիջոցների վերաբերյալ, որոնք կիրառվում են սույն Կանոնակարգի դրույթների խախտումների դեպքում, եւ ձեռնարկեն բոլոր անհրաժեշտ միջոցները՝ այդ պատժամիջոցների իրականացումն ապահովելու համար: Նախատեսված պատժամիջոցները պետք է լինեն արդյունավետ, համաչափ եւ տարհամոզիչ: Անդամ պետությունները ծանուցում են Հանձնաժողովին այս դրույթների մասին ամենաուշը մինչեւ 2011 թվականի դեկտեմբերի 4-ը եւ անհապաղ տեղեկացնում դրանց վրա ազդող ցանկացած հետագա փոփոխության մասին: Անդամ պետություններն ապահովում են, որ բոլոր նման միջոցները կիրառվեն առանց քաղաքացիության կամ կազմակերպության հիմնադրման վայրի հիմքով խտրականության:

2. 1-ին պարբերության մեջ նշված պատժամիջոցները պետք է ներառեն, մասնավորապես, ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն ծավալելու թույլտվության կասեցում, նման թույլտվության դադարեցում եւ տրանսպորտային փոխադրումների մենեջերի «ոչ պիտանիության» ճանաչում:

Հոդված 23

Անցումային դրույթներ

Այն կազմակերպությունները, որոնք մինչև 2009 թվականի դեկտեմբերի 4-ը թույլտվություն ունեն ծավալելու ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեություն, պետք է մինչև 2011 թվականի դեկտեմբերի 4-ը համապատասխանեն սույն Կանոնակարգի դրույթներին:

Հոդված 24

Փոխադարձ օգնությունը

Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները պետք է սույն Կանոնակարգի կիրառման նպատակներով սերտորեն համագործակցեն եւ փոխադարձ կերպով օժանդակեն միմյանց: Նրանք պետք է ցանկացած լուրջ խախտման համար դատվածությունների եւ տուգանքների մասին տեղեկատվություն փոխանակեն, ինչպես նաեւ փոխանակեն այլ հատուկ տեղեկատվություն, որը կարող է հետեւանքներ ունենալ ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեության ծավալման վրա՝ համաձայն անձնական տվյալների պաշտպանության նկատմամբ կիրառելի դրույթների:

Հոդված 25

Կոմիտեի աշխատակարգը

1. Հանձնաժողովին օժանդակում է Կոմիտեն, որն ստեղծվել է «Ավտոճանապարհային փոխադրամիջոցներում հսկիչ սարքերի մասին» Խորհրդի՝ 1985 թվականի դեկտեմբերի 20-ի թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) 18(1) հոդվածով [11]:
2. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 3-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:
3. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա(1)– (4) եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:

Հաշվետվությունները ներկայացնելը

1. Անդամ պետությունները յուրաքանչյուր երկու տարին մեկ անգամ պետք է հաշվետվություն կազմեն իրավասու մարմինների գործունեության մասին եւ ուղարկեն Հանձնաժողով: Այս հաշվետվությունն ընդգրկում է՝

ա) ոլորտի համառոտագիր՝ բարի համբավի, ֆինանսական կարգավիճակի եւ մասնագիտական որակավորման մասով.

բ) ըստ տարիների եւ տեսակների տրամադրված թույլտվությունները, կասեցված եւ դադարեցված թույլտվությունները, «ոչ պիտանի» ճանաչելու հայտարարագրերի թիվը եւ պատճառները, որոնց հիման վրա ընդունվել են այս որոշումները.

գ) յուրաքանչյուր տարի տրամադրվող մասնագիտական որակավորման վկայականների թիվը.

դ) ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանների ու իրավասու մարմինների կողմից դրանց օգտագործման վերաբերյալ հիմնական վիճակագրությունը եւ

ե) 18(2) հոդվածի համաձայն՝ այլ անդամ պետությունների հետ տեղեկատվության փոխանակման համառոտագիր, որը մասնավորապես ներառում է այլ անդամ պետություններին ծանուցված բացահայտ խախտումների տարեկան թիվը եւ ստացված պատասխանները, ինչպես նաեւ 18(3) հոդվածի համաձայն ստացված հարցումների ու պատասխանների տարեկան թիվը:

2. Հանձնաժողովը 1-ին պարբերության մեջ նշված հաշվետվությունների հիման վրա պետք է յուրաքանչյուր երկու տարին մեկ անգամ ավտոճանապարհային փոխադրումների իրականացման գործունեություն ծավալելու մասին հաշվետվություն ներկայացնի Եվրոպական պառլամենտ եւ Խորհուրդ: Այդ հաշվետվությունը պետք է պարունակի, մասնավորապես, անդամ պետությունների միջեւ տեղեկատվության փոխանակման գործողության գնահատում եւ ազգային էլեկտրոնային գրանցամատյանների գործունեության եւ դրանցում գրանցված տվյալների վերանայում: Այն պետք է հրապարակվի «Ավտոճանապարհային փոխադրումներին վերաբերող որոշակի սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի՝ 2006 թվականի մարտի 15-ի թիվ 561/2006 Կանոնակարգի 17-րդ հոդվածում նշված հաշվետվության հետ միաժամանակ [12]:

Հոդված 27

Իրավասու մարմինների ցանկը

Մինչև 2011 թվականի դեկտեմբերի 4-ը յուրաքանչյուր անդամ պետություն Հանձնաժողով է ուղարկում ավտոճանապարհային փոխադրումների իրականացման օպերատորի գործունեություն ծավալելու թույլտվություն տրամադրելու համար իր կողմից նշանակված իրավասու մարմինների ցանկը եւ 8(1) հոդվածում նշված քննությունների կազմակերպման ու վկայականների տրամադրման համար պատասխանատու լիազոր գերատեսչությունների կամ մարմինների ցանկը: Համայնքի ամբողջ տարածքում այս գերատեսչությունների եւ մարմինների համախմբված ցանկը պետք է Հանձնաժողովի կողմից հրապարակվի Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում

Հոդված 28

Ազգային միջոցառումները ներկայացնելը

Անդամ պետությունները Հանձնաժողով են ներկայացնում օրենքների, կանոնակարգերի եւ վարչական ակտերի տեքստերը, որոնք նրանք ընդունում են սույն Կանոնակարգով կարգավորվող ոլորտում ոչ ուշ, քան դրանց ընդունումից 30 օր հետո եւ առաջին անգամ 2011 թվականի դեկտեմբերի 4-ին:

Հոդված 29

Ուժը կորցրած ճանաչելը

Սույնով 96/26/ԵՀ որոշումն ուժը կորցրած է ճանաչվում:

Հոդված 30

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ է մտնում Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակվելուց հետո 20-րդ օրը:

Այն կիրառվում է 2011 թվականի դեկտեմբերի 4-ից:

Սույն Կանոնակարգն ամբողջությամբ պարտադիր է եւ անմիջականորեն գործում է բոլոր անդամ պետություններում:

Կատարված է Ստրասբուրգում, 2009 թվականի հոկտեմբերի 21-ին:

Եվրոպական պառլամենտի կողմից՝

Նախագահ Ե.Բուլգել

Խորհրդի կողմից՝

Նախագահ Ս. Մալմստրյոմ

[1] ՊՏ C 151, 17.06.2008թ., էջ 16:

[2] ՊՏ C 14, 19.01.2008թ., էջ 1:

[3] Եվրոպական պառլամենտի 2008 թվականի մայիսի 21-ի եզրակացություն (դեռ չի հրապարակվել Պաշտոնական տեղեկագրում), Խորհրդի 2009 թվականի հունվարի 9-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ C 62 E, 17.03.2009թ., էջ 1), Եվրոպական պառլամենտի 2009 թվականի ապրիլի 23-ի դիրքորոշում (դեռ չի հրապարակվել Պաշտոնական տեղեկագրում) եւ Խորհրդի 2009 թվականի սեպտեմբերի 24-ի որոշում:

[4] ՊՏ L 124, 23.05.1996թ., էջ 1:

[5] Տե՛ս սույն Պաշտոնական տեղեկագրի 72-րդ էջը:

[6] Տե՛ս սույն Պաշտոնական տեղեկագրի 88-րդ էջը:

[7] ՊՏ L 281, 23.11.1995թ., էջ 31:

[8] ՊՏ L 184, 17.07.1999թ., էջ 23:

[9] ՊՏ L 222, 14.08.1978թ., էջ 11:

[10] ՊՏ L 102, 11.04.2006թ., էջ 35:

[11] ՊՏ L 370, 31.12.1985թ., էջ 8:

[12] ՊՏ L 102, 11.04.2006թ., էջ 1:

I. 8-ՐԴ ՀՈԴՎԱԾՈՒՄ ՆՇՎԱԾ ԱՌԱՐԿԱՆԵՐԻ ՑԱՆԿԸ

Անդամ պետությունների կողմից մասնագիտական որակավորման պաշտոնական ճանաչման համար հաշվի առնվող գիտելիքները պետք է համապատասխանաբար ներառեն ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների վերաբերյալ առնվազն ներքոնշյալ առարկաները: Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումներ եւ ուղեւորափոխադրումներ իրականացնող հայտատու օպերատորներն այդ առարկաների վերաբերյալ պետք է ունենան գիտելիքների եւ պրակտիկ կարողությունների այնպիսի մակարդակ, որն անհրաժեշտ է փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպության կառավարման համար:

Գիտելիքների նվազագույն մակարդակը, ինչպես նշված է ստորեւ, չպետք է լինի Խորհրդի 85/368/ԵՏՀ որոշման հավելվածով սահմանված ուսուցման ծրագրի 3-րդ մակարդակից ցածր, այն է՝ գիտելիքի այն մակարդակը, որին հասնում են պարտադիր կրթություն ստանալու ընթացքում, եւ որը լրացուցիչ կարող է ներառել կամ մասնագիտական ուսուցում եւ լրացուցիչ տեխնիկական ուսուցում, կամ միջնակարգ դպրոցի, կամ այլ տեխնիկական ուսուցում:

Ա. Քաղաքացիական իրավունք

Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների մասով՝ հայտատուն պետք է, մասնավորապես՝

1. ծանոթ լինի ավտոճանապարհային փոխադրումների դեպքում կիրառվող պայմանագրերի հիմնական տեսակներին եւ դրանցից հետեւող իրավունքներին ու պարտավորություններին.
2. կարողանա բանակցել իրավականորեն վավեր փոխադրման պայմանագրի՝ մասնավորապես փոխադրման վերաբերյալ պայմանների շուրջ.

ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների մասով՝

3. տրանսպորտային փոխադրման ընթացքում ապրանքների կորստի կամ վնասվելու, կամ նրանց ուշացումով առաքման դեպքերի փոխհատուցման առնչությամբ կարողանա քննել իր պատվիրատուի կողմից ներկայացված հայցը եւ հասկանա, թե ինչպես է նմանատիպ հայցն ազդում իր պայմանագրային պարտավորությունների վրա.

4. ծանոթ լինի «Ավտոճանապարհով բեռների միջազգային փոխադրումների մասին» պայմանագրի վերաբերյալ ԱԲԿ կոնվենցիայից բխող կանոններին եւ պարտավորություններին.

ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրումների մասով՝

5. կարողանա քննել տրանսպորտային փոխադրման ընթացքում պատահարի հետեւանքով ուղեւորներին հասցված վնասվածքների կամ նրանց ուղեբեռի վնասվելու դեպքերի կամ ուշացումների հետ կապված փոխհատուցման առնչությամբ իր պատվիրատուի կողմից ներկայացված հայցը եւ հասկանա, թե ինչպես է նմանատիպ հայցն ազդում իր պայմանագրային պարտավորությունների վրա:

Բ. Առեւտրային իրավունք

Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների մասով՝ հայտատուն պետք է, մասնավորապես՝

1. ծանոթ լինի առեւտրով զբաղվելու համար սահմանված պայմաններին ու ընթացակարգերին, փոխադրման օպերատորների վրա դրված ընդհանուր պարտավորություններին (գրանցում, գրանցամատյանի վարում եւ այլն) եւ սնանկության հետեւանքներին.

2. համապատասխան գիտելիքներ ունենա առեւտրային ընկերության տարբեր տեսակների եւ նրանց կանոնադրությունն ու գործունեությունը կարգավորող կանոնների վերաբերյալ:

Գ. Սոցիալական ապահովության իրավունք

Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների մասով՝ հայտատուն պետք է, մասնավորապես, ծանոթ լինի հետեւյալին՝

1. ավտոճանապարհային փոխադրումներին առնչվող սոցիալական տարբեր հաստատությունների դերին եւ գործառույթներին (արհեստակցական միություններ, կազմակերպությունների խորհուրդներ, արհմիության ներկայացուցիչներ, աշխատանքային պայմանների վերահսկման տեսուչներ եւ այլն).

2. գործատուների սոցիալական ապահովությանն առնչվող պարտավորություններին.

3. ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների կողմից աշխատանքի վերցված աշխատողների տարբեր կատեգորիաների համար նախատեսված աշխատանքային պայմանագրերը կարգավորող կանոններին (պայմանագրի ձեւ, կողմերի պարտավորություններ, աշխատանքային պայմաններ եւ աշխատաժամեր, վճարվող արձակուրդ, վարձատրություն, պայմանագրի խախտում եւ այլն)։

4. վարելու ժամանակահատվածի, հանգստի ժամանակահատվածի եւ աշխատաժամանակի նկատմամբ կիրառվող կանոններին, եւ, մասնավորապես, թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ), թիվ 561/2006 կանոնակարգի (ԵՀ), Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002/15/ԵՀ հրահանգի [2] եւ 2006/22/ԵՀ հրահանգի դրույթներին եւ այս դրույթների կիրառության համար անհրաժեշտ գործնական միջոցառումներին եւ

5. վարորդների նախնական որակավորման եւ շարունակական վերապատրաստման վերաբերյալ կանոններին եւ, մասնավորապես, այն կանոններին, որոնք բխում են Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2003/59/ԵՀ հրահանգից։

Դ. Հարկաբյուջետային իրավունք

Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների մասով՝ հայտատուն պետք է, մասնավորապես, ծանոթ լինի այն կանոններին, որոնք կարգավորում են՝

1. փոխադրման ծառայությունների առնչությամբ կիրառվող ավելացրած արժեքի հարկը (ԱԱՀ)։

2. շարժիչով տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կիրառվող հարկը։

3. ավտոճանապարհային բեռնափոխադրման համար օգտագործվող որոշակի փոխադրամիջոցների հարկերն ու ճանապարհներով երթեւեկելու եւ ենթակառուցվածքներից օգտվելու համար վճարների գանձումը։

4. եկամտահարկը։

Ե. Կազմակերպության ձեռնարկատիրական գործունեության վարում եւ ֆինանսական կառավարում

Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների մասով՝ հայտատուն պետք է, մասնավորապես՝

1. ծանոթ լինի չեկերի, փոխանցելի մուրհակների, հասարակ մուրհակների, վարկային քարտերի եւ վճարման այլ եղանակների կամ մեթոդների կիրառման վերաբերյալ օրենքներին ու գործելակերպերին.
2. ծանոթ լինի վարկի տարբեր տեսակներին (բանկի կողմից տրամադրվող վարկ, փաստաթղթավորված վարկ (ակրեդիտիվ), երաշխիքային ավանդներ, գրավադրում, լիզինգ, վարձակալություն, ֆակտորինգ եւ այլն) ու դրանցից բխող վճարներին եւ պարտավորություններին.
3. իմանա՝ ինչ է հաշվապահական հաշվեկշիռը, ինչպես է այն կազմվում եւ ինչպես է այն մեկնաբանվում.
4. կարողանա կարդալ եւ մեկնաբանել ֆինանսական արդյունքների մասին հաշվետվությունը.
5. կարողանա գնահատել կազմակերպության շահութաբերության մակարդակը եւ ֆինանսական վիճակը, մասնավորապես, հիմնվելով ֆինանսական գործակիցների վրա.
6. կարողանա բյուջետային ծրագիր կազմել.
7. ծանոթ լինի իր կազմակերպության ծախսերի տարբեր տարրերին (հաստատուն ծախսեր, փոփոխական ծախսեր, շրջանառու կապիտալ, արժեզրկում եւ այլն) եւ կարողանա հաշվել յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի, կիլոմետրի, ուղեւորության կամ տոննայի համար հաշվարկվող ծախսերը.
8. կարողանա կազմել կազմակերպության ամբողջ աշխատակազմին վերաբերող կազմակերպական սխեմա ու մշակել աշխատանքային պլան եւ այլն.
9. ծանոթ լինի շուկայավարման, հրապարակայնության եւ հասարակական կապերի ոլորտներում կիրառվող սկզբունքներին, այդ թվում՝ փոխադրման ծառայություններին, ծառայությունների ծավալի մեծացմանը, հաճախորդների գործերի պատրաստմանը եւ այլն.
10. ծանոթ լինի ավտոճանապարհային փոխադրմանն առնչվող ապահովագրության տարբեր տեսակներին (պարտավորություններ, պատահական վնասվածքներից ապահովագրում/կյանքի ապահովագրություն, ոչ կյանքի եւ ուղեբեռի ապահովագրություն) ու դրանց հետ կապված երաշխիքներին եւ դրանցից բխող պարտավորություններին.

11. ծանոթ լինի ավտոճանապարհային փոխադրման ոլորտում կիրառվող էլեկտրոնային տվյալների փոխանցման ծրագրերին.

ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների մասով՝

12. ավտոճանապարհային բեռնափոխադրման ծառայությունների դեպքում կարողանա կիրառել հաշիվ-ապրանքագրերը ներկայացնելու ընթացակարգը կարգավորող կանոնները եւ իմանա Առեւտրային տերմինների միջազգային մեկնաբանման կանոնների իմաստն ու նշանակությունը.

13. ծանոթ լինի օժանդակ տրանսպորտային ծառայությունների տարբեր կատեգորիաներին, դրանց դերին, գործառույթներին եւ համապատասխան դեպքում՝ դրանց կարգավիճակին.

ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրումների մասով՝

14. կարողանա կիրառել հասարակական եւ մասնավոր ուղեւորափոխադրման սակագների եւ գների սահմանման ընթացակարգը կարգավորող կանոնները.

15. կարողանա կիրառել ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրման ծառայությունների դեպքում հաշիվ-ապրանքագրերը ներկայացնելու ընթացակարգը կարգավորող կանոնները:

2. Մուտքը շուկա

Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների մասով՝ հայտատուն պետք է, մասնավորապես, ծանոթ լինի՝

1. վարձատրության կամ փոխհատուցման դիմաց իրականացվող ավտոճանապարհային փոխադրման, արդյունաբերական նպատակներով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցի վարձակալման եւ ենթապայմանագրերի կնքման ընթացակարգերը կարգավորող աշխատանքային կանոնակարգերին եւ, մասնավորապես, գործունեության կազմակերպումը, գործունեություն ծավալելու թույլտվությունը, ներհամայնքային եւ Համայնքի տարածքից դուրս ավտոճանապարհային փոխադրման իրականացման թույլտվությունը, ստուգման ու պատժամիջոցների սահմանումը կարգավորող կանոններին.

2. ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպության հիմնադրման կանոններին.

3. ավտոճանապարհային փոխադրման ծառայություններ իրականացնելու համար պահանջվող տարբեր փաստաթղթերին եւ ստուգման ընթացակարգերի ներմուծմանը՝ նպատակաուղղված փոխադրման յուրաքանչյուր գործունեության եւ, մասնավորապես, տրանսպորտային միջոցի, վարորդի, ապրանքների եւ ուղեբեռի վերաբերյալ հաստատված փաստաթղթերի առկայության ապահովմանն ինչպես փոխադրամիջոցի մեջ, այնպես էլ կազմակերպության ներսում.

ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների մասով՝

4. ավտոճանապարհային բեռնափոխադրման ծառայությունների շուկայի կազմակերպման, բեռների փոխադրման եւ նյութատեխնիկական ապահովման վերաբերյալ կանոններին.

5. սահմանային ձեւակերպումներին, հարկային փաստաթղթերի եւ միջազգային ճանապարհային փոխադրումների գրքույկների դերին եւ գործողության ոլորտին, ինչպես նաեւ դրանց կիրառման հետեւանքով առաջացող պարտավորություններին ու պարտականություններին.

ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրումների մասով՝

6. ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրման շուկայի կազմակերպման կանոններին.

7. ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրման ծառայությունների ներմուծման կանոններին եւ փոխադրման պլանների կազմմանը:

Է. Տեխնիկական ստանդարտներ եւ շահագործման հայեցակետեր

Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների մասով՝ հայտատուն պետք է, մասնավորապես՝

1. ծանոթ լինի անդամ պետություններում շահագործվող տրանսպորտային միջոցների քաշերի եւ չափսերի վերաբերյալ կանոններին ու թույլատրվածից ավելի բեռնվածության դեպքում կիրառվող ընթացակարգերին, որը բացառություն է այդ կանոններից.

2. կարողանա ընտրել այնպիսի տրանսպորտային միջոցներ եւ դրանց բաղկացուցիչ մասեր (հենասարք, շարժիչ, փոխանցման ու արգելակման համակարգեր եւ այլն), որոնք համապատասխանում են կազմակերպության կարիքներին.

3. ծանոթ լինի այդ տրանսպորտային միջոցների տեսակի հաստատմանը, գրանցմանը եւ տեխնիկական զննմանը վերաբերող ձեւակերպումներին.

4. հասկանա՝ ինչ միջոցներ պետք է ձեռնարկվեն շարժիչով տրանսպորտային միջոցի առաջացրած աղմուկը նվազեցնելու եւ դրանից դեպի մթնոլորտ արտանետումների հետեւանքով օդի աղտոտման դեմ պայքարելու համար.

5. կարողանա կազմել տրանսպորտային միջոցների եւ դրանց սարքավորումների տեխնիկական սպասարկման պարբերական պլաններ.

ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների մասով՝

6. ծանոթ լինի բեռների փոխադրման եւ բեռնման հարմարանքների տարբեր տեսակներին (հետ բացվող կողեզրեր, բեռնարկղեր, տակդիրներ) եւ կարողանա ներմուծել ընթացակարգեր ու ցուցումներ տալ ապրանքների բեռնման եւ բեռնաթափման վերաբերյալ (բեռնվածքի բաշխում, դարսում, ուղեկապում ու փակում եւ այլն).

7. ծանոթ լինի շղթայական եւ քարշակային համակցված փոխադրման տարբեր եղանակներին.

8. կարողանա ընթացակարգեր իրականացնել «Վտանգավոր բեռների եւ թափոնների փոխադրման մասին» կանոններին եւ, հատկապես, 2008/68/ԵՀ հրահանգից [4] եւ թիվ 1013/2006 կանոնակարգից [5] (ԵՀ) բխող կանոններին համապատասխանելու նպատակով.

9. կարողանա ընթացակարգեր իրականացնել արագ փչացող սննդամթերքի փոխադրման վերաբերյալ կանոններին եւ, հատկապես, «Արագ փչացող սննդամթերքի միջազգային փոխադրման եւ նման փոխադրման համար օգտագործվող հատուկ սարքավորումների մասին» (ATP) համաձայնագրից բխող կանոններին համապատասխանելու նպատակով.

10. կարողանա ընթացակարգեր իրականացնել կենդանի կենդանիների փոխադրման վերաբերյալ կանոններին համապատասխանելու նպատակով:

Ը. Ծանապարհային անվտանգություն

Ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների մասով՝ հայտատուն պետք է, մասնավորապես՝

1. իմանա՝ ինչ որակավորումներ են պահանջվում վարորդների համար (վարորդական իրավունքի վկայական, բժշկական տեղեկանքներ, պիտանիության վերաբերյալ հավաստագրեր եւ այլն).

2. կարողանա անհրաժեշտ քայլեր ձեռնարկել, որպեսզի վարորդները պահպանեն երթևեկության կանոնները, տարբեր անդամ պետություններում գործող արգելքները եւ սահմանափակումները (արագության սահմանափակում, առաջնահերթություններ, սպասման եւ կայանման սահմանափակումներ, լույսերի օգտագործում, ճանապարհային նշաններ եւ այլն)։

3. կարողանա կազմել վարորդներին առնչվող ցուցումներ՝ ստուգելու համար վարորդների կողմից փոխադրամիջոցների, դրանց սարքավորումների եւ բեռների հետ կապված անվտանգության պահանջների կատարումը, ինչպես նաեւ ձեռնարկվելիք կանխարգելիչ միջոցներին վերաբերող ցուցումներ։

4. կարողանա սահմանել այնպիսի ընթացակարգեր, որոնց պետք է հետեւել պատահարի դեպքում եւ կարողանա իրականացնել պատահարների ու երթևեկության կանոնների լուրջ խախտումներն ու դրանց կրկնությունը կանխարգելող համապատասխան ընթացակարգեր։

5. կարողանա իրականացնել ընթացակարգեր՝ պատշաճ կերպով ապահովելու համար ապրանքների անվտանգությունը եւ ծանոթ լինի համապատասխան մեթոդներին։

ավտոճանապարհային ուղեւորափոխադրումների մասով՝

6. տարրական գիտելիքներ ունենա անդամ պետությունների ճանապարհային ցանցի կառուցվածքի վերաբերյալ։

II. ՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ

1. Անդամ պետությունները կազմակերպում են պարտադիր գրավոր քննություն, որից բացի լրացուցիչ կերպով կարող են նախատեսել հավելյալ բանավոր քննություն՝ պարզելու՝ արդյոք հայտատու ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորները ձեռք են բերել I մասում թվարկված առարկաների վերաբերյալ գիտելիքների պահանջվող մակարդակը եւ, մասնավորապես, արդյոք նրանք ունեն այդ առարկաների վերաբերյալ գործիքների եւ մեթոդների կիրառման, ինչպես նաեւ գործադիր բնույթի եւ համակարգման պարտականությունների կատարման կարողություն։

ա) Պարտադիր գրավոր քննությունը ներառում է հետեւյալ երկու թեստերը՝

i) գրավոր հարցեր՝ կամ բազմակի ընտրության հնարավորությամբ (յուրաքանչյուրը չորս հնարավոր պատասխաններով) կամ ուղղակի պատասխան պահանջող եւ կամ այդ երկու համակարգերի համակցմամբ.

ii) գրավոր վարժություններ (կոնկրետ դեպքերի ուսումնասիրություն):

Յուրաքանչյուր թեստի նվազագույն տեւողությունը երկու ժամ է:

բ) Բանավոր քննություն կազմակերպելու դեպքում անդամ պետությունները կարող են նախատեսել, որ դրան մասնակցելը հնարավոր լինի գրավոր քննության բարեհաջող հանձնման դեպքում:

2. Երբ անդամ պետությունները կազմակերպում են նաեւ բանավոր քննություն, նրանք պետք է երեք թեստերից յուրաքանչյուրի համար նախատեսեն տրվող ամբողջ միավորների նվազագույնը 25 %-ի եւ առավելագույնը 40 %-ի չափով միավորների սանդղակ:

Երբ անդամ պետությունները կազմակերպում են միայն գրավոր քննություն, նրանք պետք է թեստերից յուրաքանչյուրի համար նախատեսեն տրվող ամբողջ միավորների նվազագույնը 40 %-ի եւ առավելագույնը 60 %-ի չափով միավորների սանդղակ:

3. Բոլոր թեստերից հայտատուները պետք է ստանան տրվող ամբողջ միավորների առնվազն 60 %-ի նկատմամբ հաշվարկված միջին թվով միավորներ՝ ցանկացած թեստից ստանալով հնարավոր միավորների ոչ պակաս, քան 50 %-ը: Անդամ պետությունը միայն մեկ թեստի համար կարող է այդ նիշը 50 %-ից իջեցնել 40 %-ի:

[1] «Եվրոպական համայնքի անդամ պետությունների միջեւ մասնագիտական վերապատրաստման որակավորումների համեմատության մասին» Խորհրդի 1985 թվականի հուլիսի 16-ի 85/368/ԵՏՀ որոշում (ՊՏ L 199, 31.07.1985թ., էջ. 56):

[2] «Ավտոճանապարհային փոխադրումների ոլորտում շրջիկ բնույթի աշխատանքներ կատարող անձանց աշխատանքային ժամանակը կազմակերպելու մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002 թվականի մարտի 11-ի 2002/15/ԵՀ հրահանգ (ՊՏ L 80, 23.03.2002թ., էջ. 35):

[3] «Ապրանքներ եւ ուղեւորներ փոխադրող որոշ փոխադրամիջոցների վարորդների նախնական որակավորման ու պարբերական վերապատրաստումների մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2003 թվականի հուլիսի 15-ի 2003/59/ԵՀ հրահանգ (ՊՏ L 226, 10.09.2003թ., էջ. 4)

[4] «Վտանգավոր ապրանքների ներցամաքային փոխադրման մասին» Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2008 թվականի սեպտեմբերի 24-ի 2008/68/ԵՀ հրահանգ (ՊՏ L 260, 30.09.2008թ., էջ 13):

[5] «Թափոնների փոխադրման մասին» Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2006 թվականի հունիսի 14-ի թիվ 1013/2006 կանոնակարգ (ԵՀ) (ՊՏ L 190, 12.07.2006թ., էջ 1):

ՀԱՎԵԼՎԱԾ II

Մասնագիտական որակավորման վկայականի պաշտպանիչ հատկանիշները

- Վկայականը պետք է ունենա հետևյալ պաշտպանիչ հատկանիշներից առնվազն երկուսը՝
- հոլոգրամ.
 - թղթի հատուկ մանրաթելեր, որոնք կարելի է նշմարել ուլտրամանուշակագույն լույսի ներքո.
 - առնվազն մեկ միկրոգրություն (ընթեռնելի է դառնում միայն խոշորացման դեպքում եւ չի վերարտադրվում տպիչ սարքով).
 - շոշափելի նիշեր, խորհրդանիշեր կամ պատկերներ.
 - կրկնակի համարակալում՝ սերիան եւ թողարկման համարը.
 - պաշտպանված հետնապատկեր՝ մանրագծերով պատկերներով եւ ծիածանային տպագրությամբ:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ III

Մասնագիտական որակավորման վկայականի ձեռը

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՀԱՄԱՅՆՔ

(Գունավոր պանտոն դեղնաշագանակագույն ամուր, ցեյլուլոզից արտադրված DIN A4 ձեռագրի թուղթ, որն ունի 100 գ/մ² կամ ավելի խտություն)

(Պաշտոնական լեզվով (լեզուներով) կամ վկայական տրամադրող անդամ պետության պաշտոնական լեզուներից որեւէ մեկով շարադրված տեքստ)

Տվյալ անդամ պետության տարբերանշանը [1] | Լիազոր գերատեսչության կամ մարմնի անվանումը [2]

ԱՎՏՈՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ (ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ) ՈԼՈՐՏՈՒՄ ՄԱՍՆԱԳԻՏԱԿԱՆ ՈՐԱԿԱՎՈՐՄԱՆ ՎԿԱՅԱԿԱՆ[3]

Թիվ ...

Մենք ...

սույնով հավաստում ենք, որ [4] ...

ձևված նշված ամսաթվին... հետեյալ վայրում ...

հաջողությամբ հանձնել է քննական թեստերը (տարի՝ ..., սեսիա՝ ...) [5], որոնք անհրաժեշտ են ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների (ուղեւորափոխադրումների) ոլորտում մասնագիտական որակավորման վկայականը տրամադրելու համար [3]՝ համաձայն ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող օպերատորի գործունեությամբ զբաղվելու նպատակով նրա կողմից բավարարվելիք պայմաններին վերաբերող ընդհանուր կանոնները սահմանող՝ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2009 թվականի հոկտեմբերի 21-ի թիվ 1071/2009 կանոնակարգի (ԵՀ) [6]:

Սույն վկայականը թիվ 1071/2009 կանոնակարգի (ԵՀ) 21-րդ հոդվածում նշված մասնագիտական որակավորման մասին վկայող բավարար ապացույց է:

Տրված՝... ամսաթիվ ... [7]

[1] Անդամ պետությունների տարբերանշաններն են՝ (B) Բելգիա, (BG) Բուլղարիա, (CZ) Չեխիայի Հանրապետություն, (DK) Դանիա, (D) Գերմանիա, (EST) Էստոնիա, (IRL) Իռլանդիա, (GR) Հունաստան, (E) Իսպանիա, (F) Ֆրանսիա, (I) Իտալիա, (CY) Կիպրոս, (LV) Լատվիա, (LT) Լիտվա, (L) Լյուքսեմբուրգ, (H) Հունգարիա, (M) Մալթա, (NL) Նիդեռլանդներ, (A) Ավստրիա, (PL) Լեհաստան, (P) Պորտուգալիա, (RO) Ռումինիա, (SLO) Սլովենիա, (SK) Սլովակիա, (FIN) Ֆինլանդիա, (S) Շվեդիա, (UK) Միացյալ Թագավորություն:

[2] Եվրոպական համայնքի յուրաքանչյուր անդամ պետության կողմից այդ նպատակով եւ սույն վկայականը տրամադրելու համար նախապես նշանակված գերատեսչությունը կամ մարմինը:

[3] Հարկ եղած դեպքում հանել:

[4] Անուն, ազգանուն, ծննդյան վայրը եւ ամսաթիվը:

[5] Քննության նույնականացում

[6] ՊՏ L 300, 14.11.2009թ., էջ 51:

[7] Վկայականը տրամադրող լիազոր գերատեսչության կամ մարմնի կնիքը եւ ստորագրությունը:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ IV

6(2)(ա) հոդվածի նպատակներով առավել լուրջ խախտումները

1. ա) Վեցօրյա կամ երկշաբաթյա վարելու ժամանակահատվածի գերազանցումը 25 %-ի չափով կամ ավելի:

բ) Օրական վարելու ժամանակահատվածի ընթացքում օրական վարելու ժամերի գերազանցումը՝ 50 %-ի չափով կամ ավելի առանց ընդմիջման կամ առանց առնվազն 4.5 ժամ տեսողությամբ անընդմեջ հանգստի ժամանակահատվածի:

2. Պտուտաչափի քարտ եւ (կամ) արագությունը սահմանափակող սարք չունենալը կամ հսկիչ սարքի, կամ արագությունը սահմանափակող սարքի գրանցումները փոփոխող՝ կեղծող սարքավորման օգտագործումը կամ գրառումների թերթիկների, կամ պտուտաչափի քարտից եւ (կամ) վարորդի քարտից ներբեռնված տվյալների կեղծումը:

3. Փոխադրամիջոցը վարելն առանց փոխադրամիջոցի շահագործման պիտանիության վավեր վկայականի, եթե վերջինս նախատեսված է Համայնքի իրավունքով եւ (կամ) մասնավորապես արգելակման համակարգի, դեկի շարժաբերի, անիվների (անվադողերի), կախոցի կամ հենասարքի չափազանց լուրջ անսարքություններով վարելը, որը կարող է անմիջական վտանգ ներկայացնել ճանապարհային անվտանգությանը, եւ որի հետեւանքով կարող է որոշում կայացվել տրանսպորտային միջոցը շահագործումից դուրս բերելու մասին:

4. Փոխադրման համար արգելված վտանգավոր բեռների փոխադրումը կամ նման բեռների փոխադրումն արգելված կամ չհաստատված տեղայնացման միջոցներով կամ առանց դրանք փոխադրամիջոցում վտանգավոր բեռ ճանաչելու՝ այսպիսով վտանգելով մարդկային կյանքերը եւ շրջակա միջավայրը, որի հետեւանքով կարող է որոշում կայացվել տրանսպորտային միջոցը շահագործումից դուրս բերելու մասին:

5. Ուղեւորների կամ բեռների փոխադրումն առանց վավեր վարորդական վկայականի կամ փոխադրումը վավեր Համայնքի արտոնագիր չունեցող կազմակերպության կողմից:

6. Կեղծ կամ վարորդին չպատկանող, կամ կեղծ հայտարարագրերի եւ (կամ) կեղծ փաստաթղթերի հիման վրա ձեռք բերված վարորդական քարտով վարելը:

7. Առավելագույն թույլատրելի զանգվածը 20 կամ ավելի տոկոսով գերազանցող բեռների փոխադրումը 12 տոննա առավելագույն թույլատրելի զանգվածը գերազանցող փոխադրամիջոցներով կամ առավելագույն թույլատրելի զանգվածը 25 կամ ավելի տոկոսով

գերազանցող բեռների փոխադրումը 12 տոննա առավելագույն թույլատրելի զանգվածը
չգերազանցող փոխադրամիջոցներով: