

Санкт-Петербургский государственный университет

***БЕЛОУСОВ Никита Сергеевич***

**Выпускная квалификационная работа**  
***«Правовое регулирование автомобильных перевозок в рамках***  
***Европейского союза»***

Уровень образования: магистратура  
Направление 40.04.01 «Юриспруденция»

Основная образовательная программа ВМ.5815  
*«Международное частное право»*

Научный руководитель:  
профессор кафедры  
международного права,  
профессор, Марусин Игорь  
Станиславович

Рецензент:  
адвокат Адвокатской  
палаты Санкт-Петербурга  
Жиганова Анна  
Александровна

Санкт-Петербург 2021

## **ОГЛАВЛЕНИЕ**

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	3
<b>ГЛАВА 1</b> .....	6
1.1 ПОНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ .....	6
1.2 ВИДЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	13
<b>ГЛАВА 2</b> .....	19
2.1 УЧРЕДИТЕЛЬНЫЕ ДОГОВОРЫ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ .....	19
2.2 РЕГЛАМЕНТЫ И ДИРЕКТИВЫ ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА РЕГУЛИРУЮЩИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ....	25
2.3 ОРГАНЫ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА, ОТВЕЧАЮЩИЕ ЗА РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРИ СОЮЗА. .....	40
2.4 ДЕЙСТВИЕ ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНОЙ НАКЛАДНОЙ В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ .....	45
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....	53
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ</b> .....	55

## **ВВЕДЕНИЕ**

Тема моей работы является актуальной, так как представляет собой анализ законодательной базы Европейского союза в области автомобильных перевозок и может помочь учесть положительный опыт нормотворчества в интеграционных процессах в сфере транспортного сообщения на территории Европейского союза, при этом обозначить неудачный опыт и даст возможность не повторить ошибок странам, которые состоят в других интеграционных объединениях, учитывая, что сам Европейский союз как уникальное объединение находится на достаточно высоком уровне интеграции в сфере экономики, он длительное время шел к нынешнему состоянию, очевидно дав миру много пищи для размышления в сфере законодательного, экономического и политического регулирования.

Россия является одним из лидеров ряда интеграционных объединений как на территории постсоветского пространства, так и за его пределами. Имея вес в данных объединениях, российские законодатели могут определить основные направления работы в области автотранспортного законодательства на базе заимствования из автомобильной политики Европейского Союза особенно удачных реализованных идей и решений. А изучение стандартов и особенностей института автомобильной перевозки в рамках Российской Федерации, будет способствовать, в свою очередь, выявлению сильных и слабых сторон правового регулирования данной отрасли для того, чтобы адекватно оценить сложившуюся обстановку и сделать ее функционирование, в том числе опираясь на удачную практику зарубежных коллег, более эффективным. Анализ законодательства Европейского союза в области автотранспорта и последующее заимствование качественного опыта при развитии нормативно - правовой базы этого сектора российской экономики и экономики интеграционных объединений, в которых задействована, несомненно Россия, также будет способствовать повышению эффективности автотранспортной отрасли и подъему внешнеторговой деятельности страны.

Итак, целью данного исследования является рассмотрение нормативно правовой базы международных автомобильных перевозок в рамках Европейского Союза, а также изучение нормативных стандартов с тем, чтобы определить тенденции их дальнейшего развития. Для этого при исследовании были поставлены задачи рассмотреть и определить понятие международной автомобильной перевозки, что представляет собой институт автомобильной перевозки с фактической и юридической точки зрения, какие разновидности международных автомобильных перевозок известны миру и реализуются в рамках Европейского союза, их правовое регулирование стандарты, гарантии при перевозках пассажиров, грузов и багажа, а также некоторые особенности регулирования дорожного полотна. Если Европа на сегодня является лидером в развитии автотранспортного законодательства, то законотворческая деятельность других интеграционных объединений в этой отрасли находится на более скромном уровне.

Предметом данного исследования является изучение ряда европейских нормативно-правовых актов в области автомобильных перевозок, которые действуют в целом на европейском континенте, а также которые созданные и функционируют непосредственно внутри Союза. Степень правовой разработанности. Ввиду постоянной модернизации правовой базы Европейского союза в сфере автомобильных перевозок, Изучение данной проблемы занимался ряд ученых, вместе с этим я не могу сказать, что данная тема является достаточно изученной, именно по этой причине в своей работе основной упор будет сделан на непосредственных анализ нормативно-правовых актов разного уровня.

Работа состоит из введения, двух глав: Понятие и виды международной автомобильной перевозки (понятие международной автомобильной перевозки, виды международных автомобильных перевозок); Источники правового регулирования автомобильной перевозки в Европейском союзе ( Учредительные договоры Европейского союза в сфере транспортной политики, Регламенты и Директивы Европейского парламента и Совета

Европейского союза регулирующие автомобильные перевозки, Органы Европейского союза, отвечающие за регулирование автомобильных перевозок внутри Союза, Действие товарно-транспортной накладной в Европейском союзе.) и заключения.

# ГЛАВА 1

## 1.1 ПОНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ

На мой взгляд, международная автомобильная перевозка - это перевозка грузов и пассажиров автотранспортным средством на основе международного договора, при которой пункт отправления находится на территории одного государства, пункт назначения – на территории другого, данное определение можно считать всеобъемлющим. Это один из самых популярных и распространенных видов перевозок, который регламентирует частное международное право. Автомобильный транспорт, стремительно развивающийся в последние годы, широко используется для межгосударственных перевозок пассажиров и внешнеторговых грузов.

Торговые компании, занимающиеся межнациональными сообщениями, нуждаются в услугах специализированных транспортных организаций. Для этих участников рынка качественная и своевременная доставка груза – важнейший фактор успеха в бизнесе. Международные грузоперевозки не обходятся без транспортно-экспедиционных компаний, которые часто выступают посредниками между заказчиком услуги (грузоотправителем) и исполнителем (перевозчиком) и освобождают клиента от необходимости самостоятельного поиска перевозчика, выбора оптимального маршрута, транспортных и погрузочных средств, отвечающих критериям груза.

Внешнеторговые грузы могут перевозиться разными видами транспорта. Определяющими факторами для выбора способа перевозки служат маршрут, характер транспортируемого груза, его стоимость, сроки доставки. Чтобы облегчить процесс международных перевозок, логистические компании разрабатывают различные схемы транспортировки грузов, причем некоторые подразумевают использование нескольких видов транспорта, иногда даже без проведения операций по перегрузке (например, если используется автомобильный и паромный транспорт). Подобные сочетания

транспортных средств позволяют существенно сэкономить время и затраты на доставку экспортных грузов.

На мой взгляд, важность международных автомобильных перевозок определяется в первую очередь глобализацией, созданием экономических альянсов, поступательной либерализацией международной торговли, в следствии чего задействуется самый распространённый вид наземного транспорта. При осуществлении внешнеторговых перевозок автомобильный транспорт имеет определенные преимущества перед другими видами транспорта: маневренность, доставка грузов «от двери до двери»; срочность и регулярность доставки; доставка может быть организована по системе «just in time»<sup>1</sup> (точно в срок); упаковка (требуется в меньших объемах или не требуется вовсе). Автомобильный транспорт обеспечивает высокую валютную эффективность перевозок. Сбор и доставка грузов могут быть выполнены без перегрузок, во все пункты, куда может доехать автомобиль. Именно эта характеристика в большей степени, чем любая другая, принимается во внимание, когда во внутренних перевозках отдают предпочтение автомобильному транспорту по сравнению со всеми другими видами транспорта; – срочность и регулярность доставки. Время сбора и доставки грузов может быть назначено достаточно точно. Это важно, когда для погрузки и выгрузки привлекают рабочую силу и когда прибытие груза синхронизировано с потребностями производства, – экономичная упаковка. Часто упаковка требуется в меньших объемах или не требуется вообще по сравнению с перевозкой другими видами транспорта, поскольку отсутствует перевалка груза.

Общая и наиболее важная особенность международного автомобильного сообщения состоит в том, что автотранспортные средства одной страны пересекают государственную границу и следуют по дорогам другого государства. Поэтому для развития международного автомобильного

---

<sup>1</sup> Карбанович, И. И. Международные автомобильные перевозки / И. И. Карбанович. — Минск: 1999. — 3 с.

сообщения и обеспечения его безопасности вводится установление единообразных правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов. Осуществление перевозки по иностранной территории предполагает также получение соответствующей санкции (разрешения) компетентных органов этого иностранного государства. Одновременно возникает необходимость в урегулировании таможенных и налоговых вопросов, а также оказании технической помощи иностранным автотранспортным средствам, все это регламентировано различными правовыми актами и договорами.<sup>2</sup>

Транспортная политика Европейского союза помогает поддерживать европейскую экономику в движении за счет развития современной сети инфраструктуры, которая делает поездки более быстрыми и безопасными, а также продвигает устойчивые и цифровые решения.

Транспорт является краеугольным камнем европейской интеграции и жизненно важен для обеспечения свободного передвижения людей, услуг и товаров. Транспорт также вносит большой вклад в экономику, составляя более 9% валовой добавленной стоимости ЕС (вклад в экономику). Только транспортные услуги принесли около 664 млрд евро валовой добавленной стоимости в 2016 году, и в них занято около 11 млн человек.

В Европе действует целая система международных договоров, регулирующих автоперевозки: Конвенция о дорожном движении 1949 г. (действует в части организации дорожного движения) и Протокол к ней о дорожных знаках и сигналах 1949 г.; Конвенция о дорожном движении 1968 г. (закрепляет единообразную систему дорожных знаков и сигналов, единую разметку дорог); Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 г. (ДОПОГ); Европейское соглашение о международных автомагистралях 1975 г. (СМА).

Среди региональных европейских соглашений основную роль в правовом регулировании международных автомобильных перевозок играют

---

<sup>2</sup> Садиков, О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / О. Н. Садиков. — Москва : , 1981. — 138 с

Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (КДПГ или ЦМР) и Женевская таможенная конвенция о международной перевозке грузов с использованием карнетов TIR (книжек МДП) 1975 г. (Конвенция МДП).

В КДПГ закреплены подробные правила обо всех основных условиях перевозки; произведена унификация условий международной дорожной перевозки грузов, установлен перечень перевозок, к которым Конвенция не применяется (перевозка почты и покойников; перевозка обстановки и мебели при переездах; та часть смешанной перевозки, которая относится к водной, воздушной и железнодорожной перевозке без перегрузки). Применение Конвенции не зависит от места жительства и национальности сторон договора. Конвенция 1956 (КДПГ) г., руководствуясь соответствующими положениями Конвенции о дорожном движении 1949 г. Под "автомобилем" в данном случае следует понимать автомобили (т.е. грузовики), автомобили с полуприцепом, прицепы и полуприцепы), применяется ко всякому договору автомобильной перевозки грузов,<sup>3</sup> когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных государств<sup>4</sup>, пункт 3 данной статьи особо оговаривает, что настоящая Конвенция применяется также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительственными учреждениями, или организациями.

Нормы КДПГ имеют императивный характер — отступление от ее положений недействительно; стороны не вправе изменять ее правила в более узких соглашениях. КДПГ представляет собой конгломерат материально-правовых и коллизионных норм. Коллизионное регулирование предусматривает применение общих и специальных коллизионных норм: автономия воли, закон суда, закон места отправления и места нахождения

---

<sup>3</sup> "Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева 19.05.1956 г.) ст. 4 // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

<sup>4</sup> "Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)" (Женева 19.05.1956 г.) ст. 1 // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

груза (общие); закон места нахождения главного управления предприятия ответчика, закон места нахождения конторы, заключившей договор, закон места предъявления груза перевозчику (специальные). Открытый характер Конвенции о договоре международной перевозки грузов КДПГ выражается, как видно, в том, что ее положения распространяются на договоры о перевозке грузов автомобильным транспортом, если место назначения и отправления груза находятся в двух государствах, из которых хотя бы одно состоит участником Конвенции.

Конвенция МДП 1975 г., определяя процедуру международной дорожной перевозки грузов, предусматривает в качестве ее основного атрибута книжку МДП - единый таможенный документ при следовании груза от таможи места отправления до таможи места назначения в регионе МДП.<sup>5</sup> Конвенцией введен институт гарантийного объединения, под которым понимается объединение, признанное таможенными органами государства - участника Конвенции в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру международной дорожной перевозки грузов. В России функции гарантийного объединения выполняет Ассоциация международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП), которая обеспечивает российских перевозчиков книжками МДП, ведет работу по урегулированию претензий в связи с использованием процедуры МДП. Грузы, перевозимые с соблюдением этой процедуры, освобождаются от уплаты ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможах. На дорожном транспортном средстве или составе транспортных средств, осуществляющих операцию МДП, должны быть прикреплены таблички с надписью "TIR". Знак "TIR" дает преимущество первоочередного таможенного оформления.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП.) (Женева, 14 ноября 1975 г.) П. в С. 3 // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

<sup>6</sup> Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14 ноября 1975 г.); приложения 1 - 8 к Конвенции МДП (TIR) Режим доступа: СПС КосультантПлюс

Процедура перевозки грузов с применением книжки МДП призвана упростить перемещение товаров через границы других государств. Однако ее применение налагает ряд обязанностей на перевозчика. Условия, при которых применяется процедура МДП, указаны в ст. 3 Конвенции МДП. Данная статья устанавливает следующие требования: 1) перевозки должны производиться в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных к перевозке, с соблюдением условий, указанных в гл. III «а»; либо в других дорожных транспортных средствах, других составах транспортных средств или других контейнерах при соблюдении условий, указанных в гл. III «с». Приложение II Конвенции МДП устанавливает «правила, касающиеся технических условий, применимых к дорожным транспортным средствам, которые могут допускаться к международным перевозкам под таможенными печатями и пломбами».<sup>77</sup>

Грузовое отделение транспортного средства должно быть сконструировано так, чтобы: а) грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб; б) таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом; в) в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов; г) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

При этом транспортное средство должно быть допущено к перевозке с применением книжки МДП по особой процедуре, установленной в приложении III <sup>88</sup>(«процедура допущения дорожных транспортных средств, отвечающих техническим требованиям, предусмотренных правилами, приведенными в приложении 2»). Различаются две процедуры допущения транспортных средств: а) в индивидуальном порядке; б) по типу конструкции

---

<sup>77</sup> Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП.) (Женева, 14 ноября 1975 г.) Приложение 2 // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

<sup>88</sup> Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП.) (Женева, 14 ноября 1975 г.) Приложение 3 // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

(серия дорожных транспортных средств). На каждое транспортное средство должно быть выдано «свидетельство о допущении дорожного транспортного средства», образец которого также установлен Конвенцией МДП (приложение IV). Свидетельство должно сопровождать транспортное средство при осуществлении перевозок; 2) перевозки гарантируются объединениями, признанными положениями Конвенции МДП<sup>9</sup> и должны производиться с применением книжки МДП, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к Конвенции МДП. Страна, участвующая в Конвенции МДП, может предоставлять право выдачи книжек МДП некоторым гарантийным объединениям. При этом не указывается, каким объединениям возможна передача таких прав. Государство вправе само решать, будет ли это коммерческая или некоммерческая организация. Требуется лишь, чтобы были установлены определенные гарантии, которые должно обеспечивать объединение.

В целом, регулирование автомобильных перевозок на европейском континенте представляется довольно подробным, детальным и основано как на общеевропейских нормативно-правовых актах, так и на законах, и нормативно-правовых актах, действующих для участников европейского союза, среди них важное место занимают регламенты и директивы, о которых мы скажем в дальнейшем. Юридическое определение международной автомобильной перевозки фактически дается в п. h ст. 1 «Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 года)», это любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, одной границы.

---

<sup>9</sup> Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14 ноября 1975 г.) Ст. 6 Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

## 1.2 ВИДЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В международной практике автомобильные перевозки делятся на две большие группы, это международные перевозки пассажиров автомобильным транспортом и международные перевозки грузов автомобильным транспортом. Первая группа подразделяется на международные регулярные перевозки (за счет частоты перевозок) и нерегулярные (единоразовые) перевозки, каждая из этих подгрупп обладает собственными особенностями регулирования, прежде всего в области предоставления документации.

Итак, международные перевозки пассажиров автомобильным транспортом:

По общему правилу, к регулярным перевозкам пассажиров относятся перевозки, осуществляемые автобусами по предварительно согласованным между компетентными органами договаривающихся сторон маршрутам, расписанию, пунктам остановок, на которых перевозчик будет производить посадку и высадку пассажиров. К нерегулярным перевозкам пассажиров относятся перевозки, не подпадающие под определение "регулярная перевозка пассажиров". Перевозка пассажиров может быть транзитной. В этом случае перевозка осуществляется через территорию государства одной из договаривающихся сторон, при которой пункты отправления и назначения находятся вне территории этого государства.

Регулярные международные перевозки пассажиров автобусами организуются по согласованию между компетентными органами договаривающихся сторон. Предложения об организации таких перевозок заблаговременно передаются друг другу компетентными органами договаривающихся сторон. Эти предложения должны содержать данные относительно наименования перевозчика (фирмы), маршрута следования, расписания движения, тарифа, пунктов остановки, на которых перевозчик будет производить посадку и высадку пассажиров, а также намечаемого периода и регулярности выполнения перевозок. Компетентные органы

договаривающихся сторон выдают разрешения на организацию регулярных перевозок пассажиров по территории своих государств.

Для осуществления международных нерегулярных перевозок пассажиров автобусами требуются разрешения, выдаваемые компетентными органами договаривающихся сторон. Разрешения выдаются на перевозку пассажиров по тому участку пути, который проходит по территории страны соответствующей договаривающейся стороны. На каждую нерегулярную перевозку пассажиров автобусом выдается отдельное разрешение, которое дает право на совершение одного рейса туда и обратно, если иное не оговорено в самом разрешении. Компетентные органы договаривающихся сторон ежегодно передают друг другу взаимно согласованное количество бланков разрешений на нерегулярные перевозки пассажиров. Эти бланки содержат печать и подпись компетентного органа, выдавшего разрешение. Разрешений на выполнение нерегулярных перевозок пассажиров автобусами не требуется в следующих случаях: 1) если группа пассажиров одного и того же состава перевозится на одном и том же автобусе в продолжение всей поездки при условии, что эта поездка начинается и заканчивается на территории той договаривающейся стороны, где зарегистрирован автобус; 2) если группа пассажиров одного и того же состава перевозится на одном и том же автобусе в продолжение всей поездки при условии, что поездка заканчивается на территории другой договаривающейся стороны, и автобус покидает эту территорию пустым; 3) при замене неисправного автобуса другим автобусом. Следует иметь в виду, что это общее правило. При организации перевозки необходимо следовать положениям соглашения.

Основополагающим документом в этой области перевозок можно считать Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Оно определяет требования к водителям, нормативы

управления, сроки перерыва и отдыха<sup>10</sup>. Контроль за соблюдением норм осуществляется Транспортное предприятие несет ответственность за нарушения, совершенные водителями этого предприятия, даже если нарушение было совершено на территории другой страны. Предприятие должно так организовать автомобильные перевозки и надлежащим образом проинструктировать членов экипажа, чтобы они могли соблюдать положения ЕСТР Международные перевозки товаров автомобильным транспортом:

Предприятие должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений ЕСТР оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например, путем изменения графиков работы и маршрутов. Автомобильный контроль осуществляется: - на границе: таможенными органами; - на территории государств: Транспортной инспекцией<sup>11</sup>

Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы: ежедневную и еженедельную продолжительность управления, продолжительность ежедневных и еженедельных перерывов и отдыха; регистрационные листки за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве; и/или, в случае необходимости, данные, сохраняемые за тот же период на карточке водителя и/или в блоке памяти контрольного устройства и/или на распечатках; исправное функционирование контрольного устройства. Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств, предприятий и водителей на резидентов и нерезидентов, и независимо от места происхождения или назначения рейса либо типа тахографа.

---

<sup>10</sup> Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 г.) Ст. 8 /// СПС КонсультантПлюс

<sup>11</sup> Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 г.) Ст. 11 Режим доступа: КонсультантПлюс

Транспортный контроль на дорогах включает следующие виды контроля: визуальный и инструментальный (с применением технических средств) документальный. Инструментальный и визуальный контроль включает мероприятия технического (технологического, поверочного) характера по осмотру автомобильных транспортных средств на предмет соответствия технического и санитарного состояния, оснащения и оформления требованиям законодательства. Мероприятия технического (технологического, поверочного) характера по осмотру, обследованию, изучению осуществляются не чаще одного раза в день в отношении одного транспортного средства в отдельном месте контроля.

Международные автомобильные перевозки грузов в Европейских странах, включая Россию и многие страны СНГ, осуществляются на основе положений "Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)", о которой говорилось ранее.

Если на части маршрута перевозки автотранспортное средство транспортируется вместе с перевозимым им грузом по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или по воздуху, настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом.<sup>12</sup>

Договор перевозки устанавливается накладной. Полное ее наименование "международная товарно-транспортная накладная", однако в оперативной терминологии она известна под названием накладная ЦМР (CMR), по латинской аббревиатуре названия самой Конвенции. Накладная составляется в трех оригинальных экземплярах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или заменены штемпелем отправителя и перевозчика (если это допускается законодательством страны, в которой заполнена накладная).

---

<sup>12</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)" (Женева 19.05.1956 г.) ст. 2 // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

Получатель указывает дату получения груза, время прибытия автотранспортного средства под погрузку и убытие с разгрузки. Эта информация также заверяется штампом и подписью получателя.

Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз и предназначен для получателя, третий передается перевозчику. Для удобства расчетов, для таможенного оформления, для учета или отчетности на предприятии рекомендуется составлять лишние два – три экземпляра накладной.

В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на несколько автотранспортных средств, или же когда дело касается различных грузов или партий грузов, то отправитель или перевозчик имеет право требовать составления столько накладных, сколько транспортных средств используется для перевозки, или сколько разных видов или партий грузов подлежат перевозке.

При принятии груза перевозчик обязан проверить точность записей в накладной относительно числа грузовых мест, их маркировки и номеров, а также внешнего состояния груза. Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или количества груза. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест.

Отправитель обязан приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика все необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей.

Правомочное по договору лицо может считать груз потерянным, если он не был доставлен в течении тридцати дней по прошествии установленного в накладной срок доставки. Если же срок не был определен, то в течении шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком. Правомочное по договору лицо может при получении им возмещения за утраченный груз просить в письменной форме о его немедленном возвращении в том случае, если груз будет найден в течении года, следующего за уплатой возмещения.

Если перевозка, условия которой определяются единственным договором, осуществляется несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй перевозчик и каждый из последующих перевозчиков становятся в силу принятия ими груза и накладной участником договора на указанных в накладной условиях. Перевозчик, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной.

Таким образом, достаточно небольшая и понятная классификация международных автомобильных перевозок имеет достаточно различный пласт документации, правил регулирования и реализации. На мой взгляд, дальнейшее расширение классификации возможно лишь при дальнейшей конкретизации разновидностей перевозок, добавления новых подгрупп и введения правил регулирования, но пока этот процесс кажется сомнительным и не нужным.

## ГЛАВА 2

### 2.1 УЧРЕДИТЕЛЬНЫЕ ДОГОВОРЫ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

Правовой основой транспортной политики ЕС является раздел V части III Договора о функционировании Европейского союза «Транспорт», положения которого не претерпели существенных изменений с момента заключения Договора в 1957 г. Наиболее важными среди них являются ст. 70, 71 и 80.

Статья 70 Договора о функционировании Европейского союза устанавливает в компетенции Союза особую сферу деятельности — транспортную политику, которой должны придерживаться государства-члены при реализации собственных мероприятий в области транспорта.<sup>13</sup>

В ст. 80 указаны конкретные *виды транспорта*, регулирование которых может или должно проводиться в рамках транспортной политики Союза. К их числу, безусловно, принадлежат автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт (§ 1 ст. 80). Что касается воздушного и морского транспорта, то они выведены из сферы действия положений Договора. В то же время Совет вправе (но не обязан) принимать соответствующие нормативные акты и иные решения, направленные на регулирование и развитие данных видов транспорта (§ 2 ст. 80).

Статья 75 Договора о функционировании Европейского союза устанавливает компетенцию Союза в области транспортной политики и является по сути главной уполномочивающей статьей раздела о транспорте.<sup>14</sup> Полномочия Сообщества достаточно обширны. Оно вправе определять:

- общие правила межгосударственных транспортных перевозок;
- условия, при которых перевозчики-нерезиденты вправе предоставлять транспортные услуги в государствах-членах;

---

<sup>14</sup> Договор о функционировании Европейском Союзе (Маастрихт, 7 февраля 1992 г.) (в редакции Лиссабонского договора 2007 г.) (2016/C 202/01). Ст. 70-80 Режим доступа: СПС Гарант

— меры по повышению безопасности на транспорте, а также другие необходимые меры.

Сфера транспорта относится к предметам совместного ведения Сообщества и государств-членов. Договор о ЕС четко очерчивает пределы деятельности государств-членов в рассматриваемой области.<sup>15</sup>

Компетенция государств-членов обусловлена:

— во-первых, запретом любой дискриминации в перевозках внутри Сообщества, заключающейся в применении транспортными агентствами тарифов и разных условий при перевозке одного и того же товара и по одним и тем же транспортным путям в зависимости от страны происхождения или назначения товара (ст. 75 Договора о ЕС);

— во-вторых, запретом применения без санкции Комиссии государством-членом к перевозкам внутри Сообщества тарифов и условий, содержащих какой-либо элемент поддержки или защиты в интересах одного или нескольких определенных предприятий или отраслей промышленности (ст. 76 Договора о ЕС).

Государствам-членам разрешается вводить меры помощи транспортному сектору, если они отвечают потребностям координации перевозок или компенсируют выполнение некоторых обязательств, входящих в понятие коммунальных услуг (ст. 72).<sup>16</sup>

Правовые акты, принятые Сообществом в этой области, вместе с положениями раздела V «Транспорт» учредительного договора составляют источники складывающейся в рамках системы права Европейского Союза особой группы правовых норм — *транспортного права ЕС*. Определенное значение для регулирования транспортного сектора имеют также положения раздела XV «Трансъевропейские сети» части третьей Договора о ЕС.

---

<sup>15</sup> Договор о функционировании Европейском Союзе (Маастрихт, 7 февраля 1992 г.) (в редакции Лиссабонского договора 2007 г.) (2016/С 202/01). Ст. 75 Режим доступа: СПС Гарант

<sup>16</sup> Договор о функционировании Европейском Союзе (Маастрихт, 7 февраля 1992 г.) (в редакции Лиссабонского договора 2007 г.) (2016/С 202/01). Ст. 72 Режим доступа: СПС Гарант

В частности, ряд статей устанавливает особую сферу деятельности в компетенции Европейского Союза, а именно общую транспортную политику, которой должны придерживаться государства-члены при реализации собственных мероприятий в сфере транспорта.<sup>17</sup>

В числе конкретных видов транспорта, которые должны или же могут регулироваться в рамках транспортной политики Европейского Союза, указан автомобильный транспорт.

Полномочия Европейского Союза в данной отрасли обширны, в частности он вправе определять общие правила перевозок, условия, при которых перевозчики-нерезиденты вправе предоставлять транспортные услуги, а также меры безопасности.

Транспорт представляет собой предмет совместного ведения Европейского Союза и государств - членов.

Вышеуказанный Договор о функционировании Европейского Союза детально определяет полномочия государств в данной области. Во-первых, запрет дискриминации в области транспортного сообщения внутри Союза, заключающейся в применении транспортными агентствами тарифов и разных условий при перевозке одних и тех же товаров и на одних и тех же транспортных путях, различающихся в зависимости от страны происхождения или назначения перевозимой продукции, что предусмотрено статьей 95. Во-вторых, запрет применения (без санкции Еврокомиссии) к перевозкам внутри Союза санкций и условий, содержащих какой-либо элемент поддержки или защиты в интересах одного или нескольких предприятий, или отраслей промышленности, что обусловлено положениями статьи 96. Возможность вводить меры помощи транспорту в том случае, если они отвечают потребностям государства или же если они компенсируют выполнение некоторых обязательств, входящих в понятие коммунальных услуг, что указано в статье 92. Статья 94 указывает на то, что любая мера в области

---

<sup>17</sup> Договор о функционировании Европейском Союзе (Маастрихт, 7 февраля 1992 г.) (в редакции Лиссабонского договора 2007 г.) (2016/C 202/01) Ст. 91 Режим доступа: СПС Гарант

транспортных тарифов и условий транспортных перевозок, принимаемая в рамках Договоров, должна учитывать экономическое положение перевозчиков. Статья 97 регламентирует особенность введения сборов и платежей, которые независимо от транспортных тарифов взимаются перевозчиком за пересечение границ, и, которые не должны превышать разумного уровня с учетом реальных издержек, действительно вызываемых таким пересечением.<sup>18</sup>

Государства-члены признают необходимость прилагать усилия по постепенному сокращению данных издержек. Говоря о правовом регулировании автомобильных перевозок в ЕС также необходимо обозначить терминологию.

Понятие "транспорт" используется в двух значениях. Во-первых, как разновидность предпринимательской деятельности, связанной с предоставлением услуг юридическим и физическим лицам (профессиональный транспорт). И, во-вторых, как транспортное средство, принадлежащее физическим и юридическим лицам на праве собственности, которое используется для перевозок в личных целях (личный транспорт).

Значительная часть норм Европейского Союза регулирует именно профессиональный транспорт. Это обуславливается, в том числе и тем, что данная деятельность подпадает под право единого внутреннего рынка, то есть гарантируется свобода предоставления этих услуг на всей территории Европейского Союза.<sup>19</sup>

В 2016 году в Европейском союзе вводится Таможенный кодекс, в связи с этим в законодательстве вводится ряд существенных изменений. Взыскание таможенных пошлин, налогов осуществляет таможенный органа государства, за исключением случая, когда установлено место возникновения

---

<sup>18</sup> Договор о функционировании Европейском Союзе (Маастрихт, 7 февраля 1992 г.) (в редакции Лиссабонского договора 2007 г.) (2016/C 202/01) Ст. 92-97 Режим доступа: СПС Гарант

<sup>19</sup> Протокол № 27 о внутреннем рынке и конкуренции (Лиссабон, 13 декабря 2007 г.) Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

задолженности. Срок для установления места возникновения задолженности составляет 7 месяцев с момента истечения срока таможенного транзита.<sup>20</sup>

Процедуру таможенного транзита разделили на два вида:

внешний транзит – перевозка иностранных товаров по таможенной территории ЕС;

внутренний транзит – перевозка товаров ЕС через территорию государства, не являющегося членом ЕС<sup>21</sup>

Если таможенный орган отправления сочтет необходимым, то может быть установлен маршрут перевозки товаров на основании поданных держателем книжки МДП сведений о странах, через которые проходит маршрут перевозки, содержащихся в предварительной информации. По запросу держателя книжки МДП ему может быть выдан таможенным органом отправления транзитный сопроводительный документ, содержащий номер MRN операции МДП, при этом данный номер таможенные органы обязаны указать в книжке МДП. В случае аварии, действия непреодолимой силы, утраты средств идентификации, части груза, изменении маршрута перевозки и возникновении иных обстоятельств, препятствующих перевозке товаров, перевозчик обязан незамедлительно уведомить ближайший таможенный орган предъявить книжку МДП, товары и транспортное средство. Этот таможенный орган обязан внести соответствующую информацию в электронную транзитную систему. В месте доставки перевозки перевозчик обязан предъявить таможенному органу назначения товары и транспортное средство, книжку МДП и номер MRN, а также иные документы, в случае если они будут запрошены этим таможенным органом. Операция МДП может быть

---

<sup>20</sup> Макуев, Р. Х. Современная таможенная система Европейского союза / Р. Х. Макуев. — Минск : , 2013. — 47 с.

<sup>21</sup> Доклад МСАТ Международного союза автомобильного транспорта об основных аспектах положений Таможенного кодекса Евросоюза (Брюссель) с. 2 URL:

прекращена в таможенном органе, отличном от таможенного органа назначения.<sup>22</sup>

После предъявления товаров в месте доставки таможенному органу этот таможенный орган обязан в тот же день уведомить об этом таможенный орган отправления. В течение трех дней с момента предъявления товаров в месте доставки таможенный орган назначения обязан проинформировать таможенный орган отправления о результатах контроля (допускается продление данного срока до шести дней). Положения законодательства в части предварительного информирования не изменились. Перевозчик обязан подать предварительную информацию не менее чем за 1 час до прибытия транспортного средства в пункт пропуска. Перевозчики, по умолчанию, являются лицами, ответственными за представление таможенным органам предварительной информации и ее соответствие сведениям, содержащимся в документах. Однако перевозчик, действующий по поручению импортера или иного лица, представившего товары таможенному органу отправления, может подать предварительную информацию от имени этих лиц. В данном случае эти лица несут ответственность за точность сведений, указанных в предварительной информации.

В предварительную информацию могут быть внесены изменения до того момента, когда:

перевозчик был информирован таможенным органом о намерении проверить груз;

таможенный орган установил, что сведения в предварительной информации не точны; товары предъявлены таможенному органу в пункте пропуска.

Таким образом можно сказать, что Европейский союз еще до полного своего оформления, представляя из себя сугубо экономическое объединение занимался вопросам проработки и урегулирования транспортной политики,

---

<sup>22</sup> Доклад МСАТ Международного союза автомобильного транспорта об основных аспектах положений Таможенного кодекса Евросоюза (Брюссель) с. 3

что и вылилось потом в разделы учредительных документов, и продолжалось прорабатываться дальше.

## 2.2 РЕГЛАМЕНТЫ И ДИРЕКТИВЫ ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА РЕГУЛИРУЮЩИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.

Целью автотранспортной политики ЕС является способствование эффективному функционированию грузовых и пассажирских транспортных услуг, создание справедливых условия для конкуренции, поощрение и гармонизация экологически более чистых технических стандартов, повышение эффективности правил дорожного движения. Транспортная политика ЕС, в свою очередь, направлена на конкретные аспекты деятельности всех стран ЕС, связанных, к примеру, с проблемами пробок, перегруженного трафика на дорогах, проблемами нефтяной зависимости, а также, проблемы загрязнения окружающей среды посредством выброса выхлопных газов<sup>23</sup>

Регламенты представляют собой нормативно правовые акты, являющиеся результатом унификации единых правил поведения, обладают прямым действием на всей территории Европейского Союза и вступают в силу на 20-й день после опубликования, если в тексте не предусмотрено иное.<sup>24</sup>

Основным регламентом, направленным на регулирование некоторых аспектов автомобильной перевозки, является Регламент (ЕС) № 1073/2009 Европейского парламента и Совета от 21 октября 2009 года. Регламент Европейского Союза "Об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006" о гармонизации социального законодательства, касающегося автомобильного транспорта, и внесении изменений в регламенты Совета (ЕЭС), В 2014 году в Регламент (ЕС) № 561/2006

---

<sup>23</sup> European Union Site [URL:http://europa.eu/pol/trans/index\\_en.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm).30.04.2014 (Дата обращения 16.04.2021)

<sup>24</sup> Кашкин, С. Ю. Право Европейского союза. Учебник для вузов. / С. Ю. Кашкин. — 3-е изд. — Москва : Юрайт, 2013. — 43 с

Европейского парламента и Совета от 15 марта 2006 года были внесены изменения.

Он регулирует деятельности пассажирских перевозок автомобильным транспортом на территории Союза, которые реализуются по найму, за плату или самостоятельно перевозчиками, учрежденными на территории государства-участника Союза, при учете законодательства последнего, используя транспортные средства, которые зарегистрированы в данном государстве, и предназначены для перевозки более 9 человек, включая водителя а так же движению данных транспортных средств без пассажиров, но в связи с такой деятельностью.<sup>25</sup>

Данный регламент вводит ключевые определения понятия «международной перевозки»

- маршрут транспортного средства, начальный и конечный остановочные пункты которого находятся в двух разных государствах-членах ЕС, пересекающий или не пересекающий территорию одного или нескольких государств-членов ЕС либо третьих стран
- маршрут транспортного средства, начальный и конечный остановочные пункты которого находятся в одном государстве-члене ЕС, в то время как места посадки или высадки пассажиров находятся в другом государстве-члене ЕС или третьей стране
- маршрут транспортного средства из государства-члена ЕС в третью страну и обратно, пересекающий или не пересекающий территорию одного или нескольких государств-членов ЕС либо третьих стран; или маршрут транспортного средства из одной третьей страны в другую, пересекающий территорию одного или нескольких государств-членов ЕС

---

<sup>25</sup> Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 1073/2009 от 21 октября 2009 г. об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006 (новая редакция) ст. 1 Режим доступа: СПС Гарант

Помимо этого, регламент 1073/2009 дает краткое описание разновидностей перевозок пассажиров, о которых ранее уже говорилось, в частности под «регулярными перевозками» понимаются услуги, предусматривающие перевозку пассажиров в соответствии с расписанием по определенному маршруту с посадкой и высадкой пассажиров в установленных остановочных пунктах, Под "специальными регулярными перевозками" понимаются регулярно оказываемые услуги, обеспечивающие перевозку отдельных категорий пассажиров, в главе 3 Регламента описывается получение разрешения на такие виды перевозок, возможность его продления и прекращения, помимо этого прописаны обязанности перевозчика.<sup>26</sup>

Под разовыми перевозками" понимаются услуги, не охватываемые понятием регулярных перевозок, включая специальные регулярные перевозки, основной характеристикой которых является перевозка групп пассажиров, сформированных по инициативе клиента или самого перевозчика, Глава 4 предоставляет требования к контрольным документам для этого вида перевозок.<sup>27</sup>

Отдельно следует сказать, про «каботажные перевозки» ними понимаются:

- национальные пассажирские автоперевозки, осуществляемые на временной основе перевозчиками-нерезидентами по найму или за плату в государстве-члене ЕС, являющемся местом оказания услуг по перевозке, или
- посадка и высадка пассажиров в пределах одного государства-члена ЕС на маршруте регулярных международных перевозок в соответствии с положениями настоящего Регламента при условии, что это не является основной целью оказания услуг;

---

<sup>26</sup> Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 1073/2009 от 21 октября 2009 г. об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006 (новая редакция) ст. 6-11 Режим доступа: СПС Гарант

<sup>27</sup> Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 1073/2009 от 21 октября 2009 г. об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006 (новая редакция) ст. 12-13 Режим доступа: СПС Гарант

Кроме этого глава 5. Регламента разъясняет основные принципы, правила осуществления каботажных перевозок и документы для ее реализации на территории Союза.

Все перечисленные перевозки относятся к большой классификации пассажирских перевозок, закрепление и разъяснение этих понятий на законодательном уровне является важным фактором.<sup>28</sup>

Отдельно стоит отметить, что в ст. 25 Регламента отдельно описывается возможность заключения государствами-членами ЕС других договоров, которые ведут к дальнейшей либерализации перевозок, «особенно в пограничных областях», на мой взгляд данная норма введена не просто так, она открыто заявляет о возможности заключения подобных договоров между странами, но помимо этого выступает своеобразным пропагандистским элементом, направленным на курс дальнейшего сближения стран Евросоюза, при этом, о заключении таких соглашений необходимо информировать Европейскую комиссию.<sup>29</sup>

Регламент Европейского Союза № 165/2014 от 4 февраля 2014 г. о тахографах на дорожном транспорте, отмене Регламента (ЕЭС) № 3821/85 Совета ЕС о регистрирующем оборудовании на дорожном транспорте и об изменении Регламента (ЕС) № 561/2006 Европейского Парламента и Совета ЕС о гармонизации определенного социального законодательства относительно автодорожного транспорта устанавливает обязательства и требования в отношении устройства, установки, применения, тестирования и контроля тахографов на автомобильном транспорте в целях подтверждения соответствия требованиям Регламента (ЕС) № 561/2006.

Регламент 165/2014 от 4 февраля 2014 г. во многом касается технической стороны функционирования тахографа, при этом как и предыдущий

---

<sup>28</sup> Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 1073/2009 от 21 октября 2009 г. об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006 (новая редакция) ст. 14-17 Режим доступа: СПС Гарант

<sup>29</sup> Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 1073/2009 от 21 октября 2009 г. об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006 (новая редакция) ст. 25 Режим доступа: СПС Гарант

Регламент, он вводит конкретное определение, что можно считать непосредственно тахографом, в соответствии с этим регламентом, "тахограф" или "записывающее оборудование" означает оборудование, предназначенное для установки на дорожных транспортных средствах в целях отображения, записи, печати, хранения и автоматического или полуавтоматического вывода подробных сведений о движении, в том числе данных о скорости указанных транспортных средств, в соответствии со Статьей 4<sup>30</sup>, а также сведений о точных периодах работы водителей данных транспортных средств, помимо этого определены разновидности данных приборов:

"аналоговый тахограф"- это тахограф, в котором используется регистрационный листок подпадающий под требования данного регламента.

"цифровой тахограф"- это тахограф, в котором используется карта тахографа в соответствии с требованиями данного регламента.

Тахографы должны устанавливаться и применяться на транспортных средствах, зарегистрированных в государстве-члене ЕС, которые используются для перевозки пассажиров или грузов по дорогам и в отношении которых действует Регламент (ЕС) 561/2006. Это означает де-факто территорию всего Евросоюза. Тахографы должны подвергаться регулярной проверке, помимо этого там описан непосредственный функционал тахографа, какими именно возможностями обладает данное техническое устройство.<sup>31</sup>

Директива № 2002/15/ЕС Европейского Парламента. Целью этой Директивы является установление требований к организации рабочего времени для улучшения здоровья и безопасность членов экипажа автотранспортных средств, повышение безопасности дорожного движения и

---

<sup>30</sup> Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 165/2014 от 4 февраля 2014 г. о тахографах на дорожном транспорте, отмене Регламента (ЕЭС) 3821/85 Совета ЕС о регистрирующем оборудовании на дорожном транспорте и об изменении Регламента (ЕС) 561/2006 Европейского Парламента и Совета ЕС о гармонизации определенного социального законодательства относительно автодорожного транспорта. ст. 4 Режим доступа: СПС Гарант

<sup>31</sup> Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 165/2014 от 4 февраля 2014 г. о тахографах на дорожном транспорте, отмене Регламента (ЕЭС) 3821/85 Совета ЕС о регистрирующем оборудовании на дорожном транспорте и об изменении Регламента (ЕС) 561/2006 Европейского Парламента и Совета ЕС о гармонизации определенного социального законодательства относительно автодорожного транспорта. ст. 23 Режим доступа: СПС Гарант

выравнивания условий конкуренции. Ст. 4 устанавливает максимальное рабочее время, средняя продолжительность рабочего времени в неделю не должно превышать 48 часов.<sup>32</sup> Максимальное рабочее время в неделю может быть продлено до 60 часов только в том случае, если за четыре месяца не превышало в среднем 48 часов в неделю. Определяются критерии работы в ночное время. В Директиве определены рамки трудовых требований к работодателям, за которые заходить нельзя. При этом обозначен принцип трудового права «лучше можно, хуже нельзя», в ст. 10 «более благоприятные условия» которая говорит о том, что Настоящая Директива не затрагивает право государств-участников применять и вводить нормативные и административные акты, которые являются более благоприятными для безопасности и здоровья лиц, являющихся членами экипажа автотранспортных средств, или право на поощрение или разрешение применения коллективных договоров или соглашений между работодателями и работниками, которые являются более благоприятными для здоровья и безопасности членов экипажа автотранспортных средств. При этом санкции за нарушение данной директивы, и их размер определяют сами государства участники Союза, на них же лежит и ответственность за их реализацию. Эти штрафные санкции должны быть эффективными, пропорциональными и превентивными.

Директива № 92/6/ЕЭС Совета ЕС. В соответствии с этим документом на транспортных средствах, к которым применяется Регламент (ЕС) № 561/2006, должны быть установлены тахографы, о которых говорилось ранее. В целях обеспечения гибкости подхода отдельные транспортные средства необходимо исключить из сферы действия настоящего Регламента, а именно транспортные средства, максимально допустимая масса которых не превышает 7,5 тонн, используемые водителями в ходе деятельности для

---

<sup>32</sup> Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2002/15/ЕС от 11 марта 2002 г. об организации рабочего времени лиц, осуществляющих автомобильные перевозки ст. 4. Режим доступа: СПС Гарант

перевозки материалов, оборудования или механизмов в радиусе, не превышающем 100 км от местоположения предприятия, если для водителя управление подобным транспортным средством не является основным видом деятельности.<sup>33</sup>

Также, продолжая говорить о правовом регулировании автомобильных перевозок в Европейском Союзе следует упомянуть Регламент № 1072/2009 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об общих правилах для доступа к рынку международных грузовых автоперевозок (новая редакция)»,<sup>34</sup> Директиву № 2006/126/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза "О водительских удостоверениях (новая редакция) Они обязались гарантировать, что к 19 января 2033 г. все водительские удостоверения, выданные или находящиеся в обращении, будут отвечать всем требованиям настоящей Директивы. В 2016 году Директива № 2006/126/ ЕС о водительских удостоверениях подверглась изменению. Так, в Директиве (ЕС) № 2016/1106 от 7 июля 2016 года указывается, что научные знания в области медицины, которые влияют на пригодность к управлению транспортным средством, существенно расширились с момента принятия Директивы № 2006/126/ЕС. В тексте Директивы № 2006/126/ЕС не отражены новейшие знания о нарушениях, влияющих на сердце и кровеносные сосуды, которые представляют собой риск или ухудшают безопасность человека, управляющего транспортным средством. Исходя из этого, в Директиве закрепляется перечень сердечно-сосудистых заболеваний и иных болезней, которые могут привести к резкому ухудшению функций головного мозга, что, в свою очередь, представляет угрозу для безопасности дорожного движения. Регламент N 661/2009 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об утверждении типовых образцов требований к общей безопасности

---

<sup>33</sup> Директива «Об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006)» (Принят в г. Страсбурге 21. 10.2009) URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/22337320/21744125/> (Дата обращения 25.04.2021 г.)

<sup>34</sup> Регламент № 1072/2009 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об общих правилах для доступа к рынку международных грузовых автоперевозок (новая редакция)» (Принят в г. Страсбурге 21. 10.2009) (с изм. и доп. от 09. 07.2012) Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

моторных транспортных средств, их прицепов и систем, компонентов и отдельных технических узлов, предназначенных для них».

Регламент № 1071/2009/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза "Устанавливающий общие правила относительно условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок, и отменяющий Директиву 96/26/ЕС» устанавливает общие правила относительно условий, которым должен соответствовать оператор дорожных транспортировок. Признаются дипломы и квалификации операторов перевозок. Требования к квалификации водителей при этом подлежат унификации. Как указывается в Регламенте, в интересах добросовестной конкуренции общие правила относительно условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок, должны распространяться на как можно более широкий круг предприятий. Вместе с тем нет необходимости включать в этот круг малые предприятия, выполняющие незначительное для рынка количество транспортных операций. В целях обеспечения свободы учреждения операторов автомобильных перевозок государству члену ЕС, являющемуся местом учреждения предприятия, следует принимать как достаточное доказательство профессиональной квалификации Сертификат единого образца, выданный в соответствии с Регламентом.<sup>35</sup>

С 1 января 2017 года вступило в силу новое положение ЕС 2016/403. Это расширение существующих правил 1071/2009. Данные правила позволили оспаривать авторитетность и репутацию экспедиторов, в случае неоднократных и серьёзных нарушений ими правил дорожного движения. Однако у отдельных государств-членов был слишком большой простор для интерпретации этих правил и не было единого мнения об их применении во

---

<sup>35</sup> Регламент № 1071/2009/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза "Устанавливающий общие правила относительно условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок, и отменяющий Директиву 96/26/ЕС». Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

всех государствах-членах ЕС. В Германии, например, за неоднократные нарушения были «закрыты» лишь немногие экспедиторы. Новое положение является более строгим и предназначено для внедрения единых наказаний за серьезные нарушения. Точное название положения — «Положение Комиссии (ЕС) 2016/403 от 18 марта 2016 г., дополняющее Постановление (ЕС) № 1071/2009 Европейского парламента и Совета в отношении классификации серьезных нарушений правил Союза, которые могут привести к потере репутации операторами дорожного транспорта, а также вносящее поправки в Приложение III к Директиве 2006/22/ЕС Европейского парламента и Совета».

Данное положение расширяет перечень «смертных грехов» из положения 1071. Это те нарушения, которые при повторном их совершении (в течение 5 лет) могут привести к потере репутации. Оно уже вступило в силу.<sup>36</sup> Во внимание будут приниматься все нарушения, которые совершались после 1 января 2016 г. Это в теории. Однако в прошлом практическое применение показало, что в Германии и большинстве других государств-членов каждое отдельное нарушение будет наказываться как обычно. Сбор и учёт нарушений, планируемый в соответствии с новым положением, был ранее делом практически неслыханным. Новые трактовки спорных категорий, перечисленных в положении, которые ввели в 2017 г., в Германии ещё не были законодательно утверждены. После добавления новых правил получился подробный список, который разделяется на серьезные нарушения, очень серьезные нарушения и наиболее серьезные нарушения. В дополнение к категории, типу и уровню серьезности в списке перечисляется количество нарушений, после совершения которых серьезные и более серьезные нарушения будут считаться наиболее серьезными, принимая во внимание количество водителей в компании. В случае повторных нарушений будет

---

<sup>36</sup> Положение Комиссии (ЕС) 2016/403 от 18 марта 2016 г., дополняющее Постановление (ЕС) № 1071/2009 Европейского парламента и Совета в отношении классификации серьезных нарушений правил Союза, которые могут привести к потере репутации операторами дорожного транспорта, а также вносящее поправки в Приложение III к Директиве 2006/22/ЕС Европейского парламента и Совета. Ст. 25 Режим доступа: СПС Консультант плюс

нести ответственность руководство экспедиторской компании, однако только в том случае, когда все нарушения были должным образом зарегистрированы взимающим штрафы органом.

Помимо унификации имеет место быть такой инструмент, направленный на "сближение" правовых систем государств-членов Европейского Союза, но который вместе с тем не допускает полного единообразия, как гармонизация, результатом которого являются директивы. Директивы предусматривают так называемый срок трансформации - период времени, который дается государствам-членам на то, чтобы привести свое законодательство в соответствие с указанными актами (в среднем полтора года).<sup>37</sup>

Примером этого вида нормативно - правового акта, призванного регулировать сферу автотранспорта является Директива № 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза "О внутренних перевозках опасных грузов", которая регулирует перевозку опасных грузов в том числе и посредством автомобильного транспорта, апеллируя к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR).<sup>38</sup>

Изначально нормы, которыми регулировался порядок осуществления перевозки опасных грузов автомобильным и железнодорожным транспортом были установлены Директивой 94/55/ЕС Совета ЕС от 21 ноября 1994 года «о сближении законодательства государств-членов ЕС об автомобильных перевозках опасных грузов» и Директивой 96/49/ЕС Совета ЕС от 23 июля 1996 года «о сближении законодательства государств-членов ЕС о железнодорожных перевозках опасных грузов». В целях приведения норм законодательства к современным требованиям были разработаны и приняты изменения, что привели к принятию Директивы 2008/68/ЕС. Своими

---

<sup>37</sup> Кашкин, С. Ю. Право Европейского союза. Учебник для вузов. / С. Ю. Кашкин. — 3-е изд. — Москва : Юрайт, 2013. — 44 с.

<sup>38</sup> Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30. 09.1957) СПС КонсультантПлюс

положениями она отменила ранее действующие нормы Директиву 94/55/ЕС и 96/35/ЕС. На данный момент ведутся консультации по поводу возможного внесения изменений в Директиву 2000/68/ЕС после выхода Великобритании из Европейского союза. Будучи членом Евросоюза Великобритания приняла на себя обязанности по соблюдению вышеупомянутой Директивы как на внешних, так и на внутренних перевозках. После прекращения членства в ЕС Великобритания сможет по собственному усмотрению регулировать транспортное законодательство, однако страны-члены ЕС выражают опасения, что разногласия между правовыми системами приведут к возникновению угрозы при перевозке опасных грузов

Данная директива указывает на то, что "автотранспорт" следует понимать как любое автотранспортное средство, используемое на автодорогах, имеющее, как минимум, четыре колеса и максимальную расчетную скорость движения выше 25 км/ч, а также любой прицеп, за исключением рельсовых тележек, самоходных транспортных средств, сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов, скорость которых при перевозке опасных грузов не превышает 40 км/ч. А термин "опасные грузы" означает материалы и предметы, запрещенные к международным дорожным перевозкам или разрешенные при соблюдении определенных условий, которые изложены в ДОПОГ (ADR).<sup>39</sup>

Также необходимо упомянуть Директиву N 1999/62/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О взимании сборов с грузового транспорта за использование некоторых инфраструктур», которая применяется к налогам на грузовой транспорт, пошлинам и пользовательским сборам, налагаемым на грузовой транспорт, который представляет собой автомобильное транспортное средство или тягач с полуприцепом,

---

<sup>39</sup> Директива № 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О внутренних перевозках опасных грузов» (Принята в г. Страсбурге 24. 09.2008) (с изм. и доп. от 04. 03.2009) – СПС КонсультантПлюс

предназначенные или используемые для перевозки по дорогам товаров и имеющие максимальный вес в снаряженном состоянии более 3,5 тонн.<sup>40</sup>

Директива № 2009/40/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза "Об испытании пригодности автотранспортных средств и прицепов для них", регламентирует периодичность технических осмотров, результаты которых должны признавать во всех государствах - участницах Европейского Союза, устанавливает общие принципы организации контроля технического состояния автомобилей, категории автомобилей, подлежащих контролю, содержит перечень обязательно проверяемых параметров, касающихся безопасности движения и воздействия на окружающую среду. При этом, требования по контролю отдельных систем автомобилей сформулированы в самом общем виде, и каждая страна - участница Союза вправе принимать более жесткие требования к проведению контроля и частоты проверок<sup>41</sup>.

Требования к выбросам загрязняющих веществ содержит Директива № 2010/48/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза "Адаптирующая к техническому прогрессу Директиву 2009/40/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза по испытаниям на пригодность к эксплуатации автомобильного транспорта и прицепов". Она регламентирует периодичность технических осмотров, результаты которых должны признавать во всех государствах - участницах Европейского Союза, устанавливает общие принципы организации контроля технического состояния автомобилей, категории автомобилей, подлежащих контролю, содержит перечень обязательно проверяемых параметров, касающихся безопасности движения и воздействия на окружающую среду. При этом, требования по контролю отдельных систем автомобилей сформулированы в

---

<sup>40</sup> Директива N 1999/62/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О взимании сборов с грузового транспорта за использование некоторых инфраструктур» (Принята в г. Люксембурге 17. 06.1999) (с изм. и доп. от 27. 09.2011) /// СПС КонсультантПлюс

<sup>41</sup> Директива № 2009/40/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об испытании пригодности автотранспортных средств и прицепов для них" " (Принята в г. Люксембурге 6. 05.2009) /// СПС КонсультантПлюс

самом общем виде, и каждая страна - участница Союза вправе принимать более жесткие требования к проведению контроля и частоты проверок.

Директива № 2010/48/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского. Появление новых более жестких требований связано с поступлением в эксплуатацию автомобилей, соответствующих нормам Европейского союза.<sup>42</sup>

Директива № 2003/59/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза "О начальной квалификации и периодических тренировках водителей определенных транспортных средств для перевозки товаров или пассажиров" устанавливает профессиональную компетенцию водителей, их начальные знания и навыки.<sup>43</sup>

Директива распространяется на работу по управлению транспортом, выполняемую:

гражданами государств членов;

гражданами третьих стран, которых нанимают или к услугам которых прибегают на предприятии, созданном в государстве члене, в дальнейшем именуемыми «водители», которые заняты на автотранспорте в пределах Сообщества на автодорогах общественного пользования с применением

Определяются минимальные требования к квалификации водителей, знания и навыки, которые государствам (членам надлежит учитывать, при определении базовой квалификации и уровня периодической подготовки водителя, должны охватывать, по крайней мере, те предметы, которые включены в настоящий перечень. Проходящие обучение водители должны достигнуть уровня знаний и практических навыков, необходимых для полностью безопасного управления транспортными средствами в соответствующей категории водительских прав. Минимальный необходимый

---

<sup>42</sup> Рузский, А. В. Обеспечение экологической безопасности автотранспорт. Исследования, конструкции, технологии.ных средств в период эксплуатации: вопросы нормирования и контроля / А. В. Рузский, Ю. И. Кунин, Е. В. Парфенов. — 3-е изд. — Москва: 2012. — 19-21 с.

<sup>43</sup> Директива № 2003/59/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О начальной квалификации и периодических тренировках водителей определенных транспортных средств для перевозки товаров или пассажиров» ст. 17 (Принята 15. 07. 03) Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

уровень знаний должен быть не ниже уровня 2 по системе учебной подготовки.

Обязательная периодическая переподготовки. Курсы по обязательной периодической переподготовке должны быть организованы утвержденным учебным центром. Их продолжительность должна составлять 35 часов каждые пять лет, причем их можно разделять на части продолжительностью не менее 7 часов. Такая периодическая переподготовка может частично проводиться на широкодиапазонных симуляторах.<sup>44</sup>

Таким образом, ранее отданный общеевропейским законодателем приоритет в выборе гармонизации как метода правовой интеграции в сфере транспортного регулирования начал уступать правовому регулированию посредством тотальной унификации путем издания регламентов. Прежде всего, это касается вопросов, связанных с порядком перевозки по территории Союза и контролем на границах государств-членов, а именно безлицензионным порядком перевозки, отменой процедуры прохождения пограничного контроля для автотранспортных средств, свободным передвижением в рамках единой территории ЕС. Кроме того, императивно регламентируются профессиональная деятельность оператора автомобильных перевозок, правила о времени вождения, перерывах и периодах отдыха водителей, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом, вследствие их влияния на добросовестную конкуренцию, безопасность дорожного движения и в целях повышения эффективности проверок предприятий, осуществляющих перевозки. Однако вопросы, требующие особой гибкости регулирования, касающиеся различий в нормах, регулирующих использование автомобильного транспорта (такие как профессиональные требования и трудовые отношения, налогообложение, безопасность человека, управляющего транспортным средством, правила

---

<sup>44</sup> Директива № 2003/59/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О начальной квалификации и периодических тренировках водителей определенных транспортных средств для перевозки товаров или пассажиров» ст. 3 (Принята 15. 07. 03) Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

гражданской ответственности при использовании автотранспортных средств, технические характеристики автотранспорта и запрет на его использование, стандарты безопасности, максимальная скорость движения, максимальный вес автомобилей, разрешенный уровень алкоголя в крови водителя, утилизация автомобилей), по-прежнему получают свое развитие в рамках директивного метода правовой интеграции.

Помимо унификации имеет место быть такой инструмент, направленный на "сближение" правовых систем государств-членов Европейского Союза, но который вместе с тем не допускает полного единообразия, как гармонизация, результатом которого являются директивы. Директивы сами по себе по сути предусматривают так называемый срок трансформации - период времени, который дается государствам-членам на то, чтобы привести свое законодательство в соответствие с указанными актами (в среднем полтора года)

Наибольший пакет европейских правовых актов был принят на Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) 5 июня 2002 г. Это - ключевые рекомендации по безопасности дорожного движения: резолюции - об обучении водителей; о ремнях безопасности; о мерах, требуемых для улучшения дорожного движения в ночное время; о мерах улучшения неотложной помощи в дорожном движении; о путях влияния на поведение людей ради повышения безопасности; о внедрении и использовании ремней безопасности на задних сидениях автомобилей и более безопасной перевозке детей и взрослых; о рекламе, противоречащей целям дорожной безопасности; о децентрализованной политике дорожной безопасности; о грузовиках и безопасности дорожного движения; об употреблении спиртных напитков как факторе в дорожных происшествиях; о вождении в погодных условиях плохой видимости; заключения о снижении скорости; о велосипедистах; об уязвимых пользователях дорогами - пешеходах; об уязвимых пользователях - водителях мопедов и мотоциклистах; о распространении информации по дорожной безопасности. Эти рекомендации обязательны для стран ЕС, они должны быть

обязательно отражены в национальном законодательстве. Если же государства, входящие в ЕС, их не исполняют, на них налагаются большие штрафы. Унификация национального законодательства в соответствии с европейскими стандартами дорожного движения является непременным условием принятия страны - кандидата в ЕС. Европейский Союз продолжает ужесточать правила безопасности на транспорте. Директива обязывает водителей, которые ездят с маленькими детьми, использовать специальные системы детских ремней или съемные детские кресла безопасности. При этом делая шаги к от диспозитивности к императивности, Европа сейчас - это регион с хорошими показателями снижения травматизма на дорогах. Безусловно огромную роль играет нормотворческая деятельность, проводимая на государственных уровнях. Но многое зависит от сознания граждан. Нельзя говорить о том, что вся работа по сохранению жизни сделана до тех пор, пока появляются новые жертвы, пусть и в меньших количествах. Каким бы нереальным казался нулевой показатель количества дорожно-транспортных происшествий, именно к нему необходимо стремиться.

### 2.3 ОРГАНЫ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА, ОТВЕЧАЮЩИЕ ЗА РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРИ СОЮЗА.

Совет Европейского Союза, внутренняя структура которого, как известно, поделена на 10 формаций. В соответствии с Лиссабонским договором<sup>45</sup>, Совет в рамках своих полномочий рассматривает вопросы транспорта, посредством осуществления своих функций Совета по вопросам транспорта, телекоммуникации и энергии.<sup>46</sup>

Говоря про органы управления Европейского Союза в области автоперевозок, следует сказать про Комитет по транспорту и туризму, действующий в рамках Европарламента. Данный орган отвечает, в том числе

---

<sup>45</sup> Договор о Европейском Союзе и Договор об учреждении Европейского Сообщества (Принят в Лиссабоне, 13. 12.2007) /// URL: <http://eulaw.ru/treaties/lisbon>

<sup>46</sup> Кашкин, С. Ю. Право Европейского союза. Учебник для вузов. / С. Ю. Кашкин. — 3-е изд. — Москва: Юрайт, 2013. — 414 с.

и за вопросы, связанные с развитием общей политики для автомобильного транспорта, а именно, за: общие правила, применимые для транспортировки в рамках Европейского Союза; создание и развитие трансъевропейских сетей в области транспортной инфраструктуры; предоставление транспортных услуг и отношений в области транспорта с третьими странами; транспортную безопасность; отношения с международными транспортными органами и организациями.<sup>47</sup>

Министры транспорта обычно встречаются 4 раза в год. Европейская конференция министров транспорта, ЕКМТ (European Conference of Ministers of Transport, ЕСМТ) -международная правительственная организация по развитию транспортных коммуникаций в Европе. Образована в 1954 г. на основе Конвенции, выработанной на Международной конференции по проблемам западноевропейского транспорта с участием членов Организации европейского экономического сотрудничества, переименованной впоследствии в Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). Штаб-квартира – расположена в Париже. Руководящим органом является Секретариат ЕКМТ, руководитель – Генеральный секретарь Д. Шорт (с 2001 г.). Главные цели Конференции: разработка и реализация мер по эффективному использованию и рациональному развитию внутреннего европейского транспорта, участвующего в международных перевозках; координация деятельности международных и национальных органов транспорта по усилению транспортных коммуникаций. ЕКМТ активно работает в области реконструкции и строительства железных и автомобильных дорог, освоения водных путей; в разработке единой транспортной политики; организует проблемные семинары и симпозиумы. Членом ЕКМТ может быть любое европейское государство, а ассоциированными членами – страны других континентов, заинтересованные в реализации принятых решений. Руководящий орган ЕКМТ – Совет

---

<sup>47</sup> Европейский Парламент. Парламентские комитеты. /// URL: <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/TRAN/home.html>

Министров, состоящий из министров стран -членов Конференции (или из нескольких министров каждой страны по видам транспорта). Совет собирается 1-2 раза в год. Заседания ЕКМТ подготавливаются Комитетом заместителей, представляющих транспортные министерства стран – членов (собирается 5-6 раз в год). Исполнительный орган – Секретариат ОЭСР, но находящийся в ведении ЕКМТ. Финансируется через ОЭСР.

Каждые три года ЕКМТ организует симпозиум, цель которого стимулирование дальнейших разработок в области производства и исследований на текущий период и перспективу в целях соответствия развития транспортной экономики различных стран. Публикации включают отчеты и тезисы дебатов. Конференция издает также ежегодные отчеты о работе, материалы семинаров и симпозиумов. Официальные языки английский и французский.

Европейская Комиссия также регулирует вопросы автомобильного (дорожного) транспорта признавая задачами своей деятельности улучшение показателей перевозок наземным транспортом с точки зрения эффективности, безопасности, надежности и сохранении экологии. Руководит работой Комиссии Председатель, которому помогают его заместители. Следующий уровень образуют комиссары, ответственные за отдельные сферы управления. Комиссары, а в ряде случаев непосредственно Председатель и его заместители, направляют работу генеральных директоратов (всего их 26), которые созданы по отраслевому признаку и по своим задачам и статусу похожи на правительственные министерства и ведомства. В европейском союзе соответственно существует комиссар по транспорту, с 2019 года этот пост занимает гражданка Румынии Адина Иоана Вэлеан. Она отвечает за цели, которые организация планирует достичь к определенному времени. Среди целей, которые преследует Европейский союз в области транспорта значительное место занимают задачи, связанные с сокращением выбросов парниковых газов, связанных с транспортом, например, к 2050 году планируется их сокращение на 60%, в целом организация действует в

фарватере «зеленой» политики, за чем следует сокращение времени использования автомобильного транспорта и увеличением применение железнодорожного транспорта. Естественно пандемия Covid-19 внесла свои коррективы во всю остальную транспортную политику, и возросла роль трансграничных перевозок, про это упомянул комиссар Еврокомиссии, подчеркнула важность основных транспортных коридоров для Евросоюза.

Комиссия рекомендует государствам-членам принять меры для обеспечения свободного передвижения всех работников, участвующих в международных перевозках, независимо от вида транспорта. «В частности, следует отменить такие правила, как ограничения на поездки и обязательный карантин работников транспорта, у которых не проявляются симптомы. Например, государства-члены не должны требовать, чтобы транспортники имели свидетельство врача, подтверждающее их состояние здоровья. Для обеспечения безопасности работников транспорта в аэропортах, портах, на железнодорожных станциях и в других наземных транспортных узлах также необходимы усиленные гигиенические и эксплуатационные меры», отмечают в ЕК. Признанные во всем мире сертификаты профессиональной компетентности должны считаться достаточными для доказательства того, что работник занимается международными перевозками. При отсутствии таких сертификатов следует принять письмо, подписанное работодателем. Все эти принципы должны также применяться к гражданам третьих стран, если это необходимо для обеспечения свободного перемещения грузов внутри и в ЕС. Европейская комиссия создала сеть национальных контактных центров и платформу для предоставления информации о транспортных мерах, принятых государствами-членами ЕС в ответ на коронавирусную угрозу.

Соседним странам, не входящим в ЕС, предлагается тесно сотрудничать с этой сетью для обеспечения потока товаров во всех направлениях. Существующее законодательство, созданное Европейской Комиссией применительно к сфере автотранспортных услуг, устанавливает общие правила доступа к профессии и к рынку, минимальные стандарты рабочего

времени, времени вождения и периодов отдыха для профессионального автомобильного транспорта, а также минимальные суммы ежегодных налоговых платежей за автомобили, а также общие правила для пошлин и сборов с владельцев большегрузных транспортных средств.

Кроме того, она регламентирует максимальный допустимый вес и размеры дорожных транспортных средств, а также проводит мероприятия по увеличению безопасности стоянок вдоль трансъевропейской дорожной сети. Европейский экономический и социальный комитет является консультативным органом Европейского Союза, который помимо прочего рассматривает вопросы транспорта в рамках одного из своих рабочих подразделений. Ее основной целью является деятельность, направленная на обсуждение насущных вопросов в данной отрасли, возможных путей решения, а также на обмен опытом всеми членами комитета, заинтересованными в вопросах транспорта, то есть так называемыми участниками "транспортной цепи".

Участники, как правило, встречается после каждого заседания соответствующего раздела Европейского экономического и социального комитета, а именно раздела Транспорта, энергетики, инфраструктуры и информационного общества (TEN), в целях выявления возможного прогресса, и обсуждения вопросов, стоящих на повестке собрания. Транспортное подразделение проводит три заседания в год.<sup>48</sup>

Также в структуре органов Европейского Союза имеет место быть Комитет регионов, который осуществляет, так называемую, "политику сплочения" (COTER). Региональная политика и транспортная политика находятся в ведении местных и региональных властей, так как транспорт, как уже говорилось выше, представляет собой предмет, находящийся в совместной компетенции Европейского Союза и государств - участниц.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> Сайт Европейского Союза. Европейский экономический и социальный комитет. [Электронный ресурс] - URL: <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.categories-transport>.

<sup>49</sup> Сайт Европейского Союза. Комитет регионов. [Электронный ресурс] - URL: <http://cor.europa.eu/en/activities/commissions/coter/Pages/coter.aspx> (дата обращения 30.04.2014).

В данном комитете регионов представители местных и региональных властей обсуждают разнообразные аспекты дальнейшей политики в этой области, а далее, посредством Еврокомиссии, выдвигают свои решения на рассмотрение других институтов Европейского Союза

## 2.4 ДЕЙСТВИЕ ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНОЙ НАКЛАДНОЙ В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ

Международные грузоперевозки являются предметом пристального контроля. Это обусловлено необходимостью борьбы против контрабанды, незаконного провоза различных нелегальных и запрещённых товаров, а также иными причинами. Потому при транспортировке грузов перевозчик обязан иметь при себе ряд сопроводительных документов, которые подтверждают его право на осуществление грузоперевозок, а также позволяют получить информацию о самом перевозимом товаре. Одним из таких обязательных документов выступает CMR. Международная товарно-транспортная накладная (CMR) является документом, доказывающим факт заключения договора на автомобильную перевозку груза. В CMR-накладной указывается отправитель, получатель, место происхождения груза, место доставки, вес, описание, маршрут и способ перевозки, стоимость доставки. Требование о составлении накладной при заключении договора перевозки груза из одной страны в другую, а также перечень сведений, которые должен содержать этот документ, установлены Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов, подписанной в Женеве 19.05.1956. Без такого документа пересечь государственные границы с тем или иным грузом на борту невозможно. Этот документ регулирует все правила по доставке грузов и перемещению автотранспорта с товарами на борту.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)" (Женева 19.05.1956 г.) ст. 4 // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

Форма CMR одинакова для всех стран-участниц КДПГ. Но практически в каждом государстве разработаны свои нормативные акты, регламентирующие ее заполнение.

Правила оформления CMR регулируются (в порядке приоритетности):

- конвенцией КДПГ;
- действующим на территории данного государства нормативным актом
- документом о заполнении CMR; условиями контракта.

Высший приоритет в данном случае принадлежит КДПГ. Если государство присоединилось к этой конвенции, то все противоречащие ей нормы внутреннего законодательства и условия контрактов применяться не должны.

Необходимость в международной товарно-транспортной накладной CMR обусловлена требованиями Конвенции. Из ее текста следует, что документ подлежит оформлению при совокупности трех условий:

- Перевозка осуществляется на автомобиле за плату;
- Места отправления и назначения груза находятся на территории разных стран;
- Хотя бы одна из сторон сделки находится в государстве, ратифицировавшей Конвенцию.

Таким образом, данный документ выписывается только для международных перевозок.

Если осуществляется доставка груза на территории европейских стран, CMR придётся оформлять в обязательном порядке. Эта накладная отражает в себе следующую информацию: имена отправителей или наименование компаний, которые отправляют груз; имена и названия компаний, которым груз доставляется; названия и характеристики перевозимого груза; вес

доставляемого товара.<sup>51</sup> Есть и некоторые дополнительные сведения, которые также иногда требуется вносить в накладную. А именно:

- запреты на перегрузку при транспортировке;
- платежи, необходимые для оплаты при грузоперевозках;
- общий размер платежей,
- оплачиваемых перед отправкой товара;
- объявленная цена или оценка стоимости товара;
- сроки доставки; перечень документов, переданных грузоперевозчику.

Ответственность может возникнуть, если имущество будет испорчено, утрачено, сорвутся согласованные сроки доставки или последуют иные материальные затраты или потери. Если грузоперевозчик имеет специальный страховой полис, который оформляется у сертифицированных страховых компаний, при возникновении подобных ситуаций страховщик перечисляет компенсацию из фонда. Чтобы получить выплаты, требуется предоставить все материальные и документальные доказательства, подтверждающие факт наступления страхового случая. Пакет документов и доказательств собирается, исходя из конкретной ситуации, потому каждый случай следует обговаривать со страховой компанией отдельно.

Обязательно использование CRM происходит при осуществлении грузоперевозок по территории разных стран водителю обязательно требуется международная товарно-транспортная накладная (ТТН). Всегда есть возможность изучить образец перед заполнением, чтобы понять, какая именно информация вносится в бланк. Такой документ необходим при грузоперевозках, если:

- для транспортировки товара используется автомобильное транспортное средство;

---

<sup>51</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)" (Женева 19.05.1956 г.) ст. 9 // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

- хотя бы одна из сторон, которые принимают участие в сделке, выступает в роли резидента страны-участницы международной конвенции о грузоперевозках;
- за доставку груза предусматривается та или иная форма вознаграждения (преимущественно финансовая);
- пункт отправки груза и конечный пункт назначения расположены на территории разных стран.

Важно учесть, что каждая единица автотранспорта подразумевает наличие одного бланка международной ТТН. Если груз является опасным, согласно международной классификации, соответствующую пометку следует обязательно сделать в документе CMR. Сопровождают эту метку описание характеристик груза, необходимые меры по безопасной транспортировке, загрузке и выгрузке. На практике CMR является крайне полезным и важным сопроводительным документом при международных грузоперевозках. Опираясь только на этот тип ТТН, можно получить<sup>52</sup> информацию о количестве перевозимого товара; компании, которая осуществляет грузоперевозку, маршруте с пункта погрузки до пункта назначения, документах, на основании которых выполняется перевозка; получателе; отправителе, временных затратах на доставку товаров; времени прибытия и состоянии груза при его поступлении на пункт таможенного контроля. Вполне можно считать, документальным подтверждением, составленного между 3 сторонами международного договора о грузоперевозках. Потому если разбирательства в спорных вопросах доходят до суда, тогда такая ТТН может выступать в роли важного доказательства о соблюдении всех условий контракта.

Все сведения, которые заносятся в ТТН, делят на две категории:

- Первая категория. Это основные данные относительно доставки. Её вписывают в специально предусмотренные на бланке графы.

---

<sup>52</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)" (Женева 19.05.1956 г.) ст. 22  
// Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

- Вторая категория. Имеет также большое значение. Здесь вписывают комментарии и рекомендации по транспортировке груза, ставятся отметки и печати.

Зачастую оформлением товарно-транспортной накладной международного образца, то есть CMR, занимается непосредственно сам отправитель груза в другую страну. При этом обязательно следует проконсультироваться со специалистами транспортно-экспедиторской компании, которая будет осуществлять доставку товара. Это необходимо для того, чтобы отправитель мог опираться на все актуальные требования и указания. Поскольку транспортные компании занимаются международными грузоперевозками, они обязаны владеть всей информацией касательно нюансов заполнения ТТН и правил для каждой конкретной ситуации. Ведь в зависимости от типа и характеристик груза, CMR заполняется соответствующим образом.

Грузоотправитель должен понимать, какую ответственность он несёт за правильно оформленный документ. При допущении ошибок и неточностей, в результате которых транспортная компания понесла убытки или дополнительные расходы, компенсировать это обязан будет заполнитель накладной. Есть несколько правил, о которых следует знать при заполнении CMR: в общей сложности нужно минимум 3 оригинала этого документа; подписи на документе ставят отправитель и грузоперевозчик, а каждая из сторон получает по 1 экземпляру; ещё один экземпляр ТТН остаётся у перевозчика; один из трёх оригиналов обязательно должен входить в пакет сопроводительной документации при грузоперевозках; при заполнении накладной CMR всегда используется только шариковая ручка, если оформление осуществляется вручную; правилами разрешается использовать компьютеры и оргтехнику для заполнения, для этого нужно скачать образец и заполнить с помощью клавиатуры.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)" (Женева 19.05.1956 г.) ст. 5 // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс

Стоит отметить, что после подписания конвенции и её ратификации почти всеми странами Европы специалисты разработали типовую форму для CMR. Графы дублируются сразу на трёх разных языках. Это является подтверждением того, что документ действует по всей Европе.

Как можно наглядно видеть, международная товарно-транспортная накладная используется при всех грузоперевозках, которые осуществляются по территориям разных стран и предусматривают вознаграждение. Потому к этому документу следует относиться предельно внимательно. Важно разобраться, кто именно должен заполнять, а также как осуществляется процедура оформления CMR согласно действующим правилам. Этот документ можно считать важным системообразующим аспектом автомобильных грузоперевозок, и таким же важным в доказательной базе сторон, если будет происходить разбирательство в суде. Электронная реализация CMR это ближайшая перспектива уже на просторах Европейского союза, К Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной (e-CMR) присоединились 25 стран, сообщает Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН).

Последней из стран, к Протоколу о e-CMR присоединилась Швеция в марте 2020 года, что подтверждает ее намерение полностью отказаться от бумажной товаросопроводительной документации. Присоединение Швеции к протоколу о e-CMR позволит логистическим компаниям страны воспользоваться многочисленными преимуществами этого цифрового инструмента. Большинство соседних Швеции стран уже используют e-CMR, поэтому теперь всё внимание обращено на Германию станет ли она следующей стороной протокола?

Присоединение к Германии к Протоколу о e-CMR будет означать, что все европейские транспортные операторы, водители и грузоотправители смогут воспользоваться преимуществами более быстрой, более безопасной и более прозрачной торговли. Тем не менее, 10 стран ЕС все еще должны

ратифицировать Протокол о e-CMR. Нынешний кризис, вызванный covid-19 демонстрирует важность цифровых решений в логистической цепочке. ЕЭК ООН настоятельно рекомендует государствам-членам ЕС отказаться от бумажного документооборота и полностью перейти на цифровой обмен информацией. 4 мая 2020 г. комитет по транспорту и туризму Европейского парламента одобрил Положение об электронной информации о грузовых перевозках (eFTI), принятое Советом ЕС 7 апреля 2020 г.<sup>54</sup>.

В обращении Совета ЕС тогда было отмечено, что большинство грузовых компаний и других участников транспортной отрасли в настоящее время используют бумажные документы.

Основным препятствием для более широкого использования цифровых грузовых транспортных документов является непоследовательное (но в целом довольно низкое) принятие цифровых документов отдельными органами власти. На данный момент для обмена информацией используется большое количество различных IT-систем, которые не взаимодействуют друг с другом. Растущая оцифровка грузового транспорта и логистики приведет к значительной экономии административных расходов для предприятий, особенно малых и средних, которые составляют подавляющее большинство транспортных и логистических компаний в ЕС. В соответствии с утвержденным Положением, все страны ЕС должны в полной мере использовать электронные документы на груз не позднее 2025 года. Разработанное Положение обязывает все компетентные органы принимать электронную информацию через сертифицированные платформы, если компании хотят предоставлять данные подобным образом. ЕЭК ООН поручено в течение 30 месяцев, с момента принятия Положения разработать технические спецификации, такие как функциональные требования для платформ eFTI, а также правила передачи, обработки и защиты данных.

---

<sup>54</sup> Регламент Парламента и Совета от 15 июля 2020 года об электронной информации о грузовых перевозках [Электронный ресурс] URL <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1056&qid=1620648561250>.

Оцифровка грузовых перевозок позволит компаниям значительно сэкономить и сделать перевозки более эффективными и устойчивыми. Однако это не означает, что перевозчики должны использовать только электронные документы.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие автомобильного в ЕС идет быстрыми темпами. Около 40% товаров перевозится в ЕС по автодорогам. Каждый год увеличивается количество личного автотранспорта. Жители ЕС любят путешествовать на собственных автомобилях. Рынок автоперевозок практически полностью либерализован. В данном секторе существует жесткая конкуренция.

Несмотря на свободное передвижение в границах ЕС не следует забывать, что в странах ЕС существуют существенные различия в нормах, относящихся к использованию автомобильного транспорта (максимальная скорость движения и максимальный вес автомобилей, разрешенный уровень алкоголя в крови водителя, и др). В настоящее время в ЕС существует около ста образцов водительских документов. В 2006 году государства-члены ЕС достигли соглашения о введении единых водительских прав на территории Евросоюза. К 2032 году в качестве водительских прав будут использоваться только пластиковые карты с микрочипом, на котором будет содержаться необходимая информация, их начнут выдавать с 2012 года. Отменяется практика пожизненных разрешений на вождение.

Основные проблемы автомобильного транспорта – это высокая загруженность европейских дорог, загрязнение окружающей среды и высокая смертность в дорожных авариях. Именно автомобили являются основным источником выбросов CO<sub>2</sub> в атмосферу. Поэтому внедрение новых более чистых с точки зрения экологии технологий – один из приоритетов ЕС. В 2007 году Европейский Парламент одобрил предложения Комиссии по введению норм Евро-5 и Евро-6 для автомобильного транспорта, направленных на уменьшение выбросов выхлопных газов в атмосферу.

Большую тревогу в ЕС вызывает число человеческих потерь на автомобильных дорогах. Но усилия ЕС по повышению безопасности на дорогах Союза не проходят даром, этот печальный показатель уменьшается каждый год.

Можно сказать, что в области автомобильных перевозок Евросоюз выступает прорывным примером для государств, которые состоят в других подобных экономических объединениях, и претендуют на дальнейшую интеграцию, этот опыт необходим прежде всего России и интеграционным объединениям на постсоветском пространстве. Соседствующий Евросоюз успел удивить как положительной динамикой, так и некоторыми ошибками, например, в сфере чрезмерного императивного регулирования посредством регламентов и директив, с другой стороны, концепция всего европейского союза, как экономико-политического объединения подразумевает жертву некоторой самостоятельности в угоду общим интересам, мы можем наблюдать это и здесь, в сфере автомобильных перевозок, и автомобильного транспорта в целом. Если говорить о перспективах дальнейшего развития, то сами директивы и регламенты при собственном функционировании декларируют возможность дальнейшей либерализации уже в двусторонних отношениях между странами, скорее всего в будущем этот вектор развития автотранспортной политики в Евросоюзе будет сохранен и приумножен.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### 1.1 НОРМАТИВНО ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

1. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)" (Женева 19.05.1956 г.)
2. Договор о функционировании Европейском Союзе (Маастрихт, 7 февраля 1992 г.) (в редакции Лиссабонского договора 2007 г.)
3. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 г.)
4. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП.) (Женева, 14 ноября 1975 г.)
5. Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 1073/2009 от 21 октября 2009 г. об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006 (новая редакция)
6. Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 165/2014 от 4 февраля 2014 г. о тахографах на дорожном транспорте, отмене Регламента (ЕЭС) 3821/85 Совета ЕС о регистрирующем оборудовании на дорожном транспорте и об изменении Регламента (ЕС) 561/2006 Европейского Парламента и Совета ЕС о гармонизации определенного социального законодательства относительно автодорожного транспорта.
7. Регламент № 1072/2009 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об общих правилах для доступа к рынку международных грузовых автоперевозок (новая редакция)
8. Регламент № 1071/2009/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза "Устанавливающий общие правила относительно условий, которые должны соблюдаться для осуществления

профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок, и отменяющий Директиву 96/26/ЕС»

9. Директива № 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О внутренних перевозках опасных грузов» (Принята в г. Страсбурге 24. 09.2008) (с изм. и доп. от 04. 03.2009)
10. Директива № 2002/15/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об организации рабочего времени лиц, осуществляющих автомобильные перевозки»
11. Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006» (Принят в г. Страсбурге 21. 10.2009)
12. Директива № 1999/62/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О взимании сборов с грузового транспорта за использование некоторых инфраструктур»
13. Директива № 2009/40/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об испытании пригодности автотранспортных средств и прицепов для них»
14. Директива № 2003/59/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О начальной квалификации и периодических тренировках водителей определенных транспортных средств для перевозки товаров или пассажиров»
15. Протокол № 27 о внутреннем рынке и конкуренции (Лиссабон, 13 декабря 2007 г.)
16. Положение Комиссии (ЕС) 2016/403 от 18 марта 2016 г., дополняющее Постановление (ЕС) № 1071/2009

## **1.2 СПЕЦИАЛЬНАЯ ЛИТЕРАТУРА**

- 2 Карбанович, И. И. Международные автомобильные перевозки / Минск: 1999 г.

- 3 Садиков, О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / Москва : , 1981 г.
- 4 Макуев, Р. Х. Современная таможенная система Европейского союза / Минск : , 2013 г.
- 5 Кашкин, С. Ю. Право Европейского союза. Учебник для вузов. / 3-е изд. Москва : Юрайт, 2013 г.
- 6 Рузский, А. В. Обеспечение экологической безопасности автотранспорт. Исследования, конструкции, технологии.ных средств в период эксплуатации: вопросы нормирования и контроля / А. В. Рузский, Ю. И. Кунин, Е. В. Парфенов. — 3-е изд. — Москва: 2012
- 7 Доклад МСАТ Международного союза автомобильного транспорта об основных аспектах положений Таможенного кодекса Евросоюза Брюссель 2018 г.

### **1.3. ИНТЕРНЕТ РЕСУРСЫ**

1. European Union Site /// [URL:](http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm) [http://europa.eu/pol/trans/index\\_en.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm).30.04.2014
2. Сайт Европейского Союза. Европейский экономический и социальный комитет. /// URL: <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.categories-transport>
3. Регламент Парламента и Совета от 15 июля 2020 года об электронной информации о грузовых перевозках /// URL <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1056&qid=1620648561250>.