



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/2001/5
7 August 2001

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту
(Девяносто пятая сессия, 16-19 октября 2001 года)
пункт 5 а) повестки дня)

**СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЕ**

Доклад Специальной рабочей группы по пересмотру Сводной резолюции
об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4)

(Вторая сессия, 10-11 мая 2001 года, Женева)

УЧАСТНИКИ

1. Сессия Специальной рабочей группы по пересмотру СР.4 состоялась в Женеве 10-11 мая 2001 года. На сессии присутствовали представители Румынии, Российской Федерации, Финляндии и Швейцарии. В работе сессии приняли также участие представители Европейского сообщества (ГДЭТ) и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). Сессия вела свою работу на английском и французском языках без синхронного перевода в соответствии с достигнутым ранее соглашением.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Повестка дня, представленная секретариатом, была принята без поправок.

ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

3. По просьбе Специальной рабочей группы представитель Румынии г-н М.-К. Урлан исполнял функции Председателя.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА И МАНДАТ СПЕЦИАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

4. Один из сотрудников секретариата открыл совещание, отметив, что Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) на своей девяносто третьей сессии в 1999 году утвердила доклад (TRANS/SC.1/1999/2) первой сессии Специальной рабочей группы по пересмотру СР.4 (Женева, 25-26 марта 1999 года) и что она, принимая во внимание, что многие правительства не сумели подробно ознакомиться с текстом, попросила секретариат разослать его для комментариев всем государствам - членам ЕЭК/ООН (TRANS/SC.1/365/, пункты 38-42).

5. Он напомнил также, что на своей девяносто четвертой сессии в 2000 году Рабочая группа по автомобильному транспорту, приняв к сведению ответы, полученные от Австрии, Белоруссии, Дании, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Турции, Швейцарии и Эстонии (TRANS/SC.1/2000/3), решила провести еще одну сессию Специальной рабочей группы (10-11 мая 2001 года), чтобы рассмотреть замечания и оговорки правительств и подготовить новый текст, согласованный с резолюцией ЕКМТ по тому же вопросу (TRANS/SC.1/2000/6) и более приемлемый для стран.

6. С этой целью Рабочая группа (SC.1) предложила представителям Российской Федерации, Румынии, Финляндии, Швейцарии и МСАТ принять участие в этой работе при возможной поддержке со стороны ЕКМТ и Европейской комиссии.

7. На своей семьдесят третьей сессии, в феврале 2001 года, Комитет по внутреннему транспорту утвердил решение Рабочей группы (SC.1) провести еще одну сессию Специальной рабочей группы для обсуждения задач, поставленных последней (TRANS/136, пункт 41).

РАССМОТРЕНИЕ ТЕКУЩЕЙ РАБОТЫ В ЭТОМ НАПРАВЛЕНИИ, КОТОРАЯ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПРОВОДИТСЯ В ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

8. Специальная рабочая группа заслушала сообщение о работе, ведущейся в этом направлении в рамках Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ) Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) и Европейским союзом.

РАССМОТРЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ, ВЗЯТЫХ ЗА ОСНОВУ ОБСУЖДЕНИЯ

9. Специальная рабочая группа решила взять за основу обсуждения проект нового текста СР.4, утвержденного на ее первом заседании (TRANS/SC.1/1999/2), представленные правительствами по этому проекту комментарии (TRANS/SC.1/2000/3), утвержденную в 2000 году Сводную резолюцию ЕКМТ о согласовании требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения (TRANS/SC.1/2000/6), уже утвержденную Рабочей группой (SC.1) на ее девяносто четвертой сессии резолюцию о международной карточной системе страхования автотранспортных средств (система "зеленой карты") (TRANS/SC.1/367, пункт 40 и приложение 2), включенную в приложение 1 (бывшее приложение 2) нового проекта СР.4, и тексты, утвержденные на уровне Сообщества, в частности соглашение ИНТЕРБУС.

ВЫВОДЫ СПЕЦИАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

10. Основные решения, принятые Специальной рабочей группой, резюмированы ниже.

11. Среди поправок, внесенных в предыдущий текст, Специальная рабочая группа сочла желательным упомянуть в преамбуле новой СР.4 подготовленное Сообществом соглашение ИНТЕРБУС в случае его подписания Европейским сообществом до крайнего срока 30 июня 2001 года и согласовать главу 2 СР.4 с положениями этого соглашения.

12. Специальная рабочая группа решила включить в главу I принцип недискриминации в международных перевозках в зависимости от гражданства или домицилия, или места назначения транспортного средства.

13. Специальная рабочая группа выразила мнение, что для упрощения транспортных операций важно решить вопрос о выдаче виз профессиональным водителям, и включила посвященные этому положения в пункт 1.2.1.6.

14. Определение "перевозки за собственный счет" добавлено в главы о пассажирских перевозках (2.1.8) и грузовых перевозках (3.1.9).

15. Было решено, что концепция использования виньетки, приобретаемой пользователями автодорог, должна быть развита в главе I (пункт 1.2.1.7), где речь идет о применимых принципах, а не в каждом из разделов II и III, где речь идет, соответственно, о пассажирских и грузовых перевозках. Специальная рабочая группа попросила секретариат подготовить определение виньетки с учетом опыта, накопленного Чешской Республикой, Словакией и Европейским союзом.

16. Что касается возможной ссылки в СР.4 на "сертификат веса транспортного средства", уже разработанный в рамках проекта ИСЮВЕ, а также в новом проекте приложения к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года, то Специальная рабочая группа пришла к выводу, что, несмотря на то, что такой сертификат упростил бы международные автомобильные перевозки, для использования подобного сертификата достаточного согласия пока еще не достигнуто. Однако она решила включить в ту часть главы I, в которой речь идет о применимых принципах, положение, стимулирующее государства к согласованию веса и габаритов транспортных средств, занятых в международных перевозках, сделав обязательным для транспортных средств, превышающих установленные нормы, получение специального разрешения.

17. Что касается типов грузовых перевозок, на которые должны выдаваться разрешения, то Специальная рабочая группа решила включить в СР.4 перечень, приведенный в сводной резолюции, утвержденной ЕКМТ в 2000 году. В связи с этим, она выразила мнение, что этот перечень не должен больше сопровождаться оговорками, поскольку формулировка, предложенная СР.4, позволяет государствам проявлять определенную гибкость, оставляя за собой возможность выдавать разрешения на такие перевозки. Однако в этом случае требуется, чтобы эти разрешения выдавались без промедления.

18. Специальная рабочая группа решила аннулировать пункт 3.2.8, в том числе его подпункты 3.2.8.1-3.2.8.6, а также приложение I СР.4, содержащее формуляр разрешения, поскольку группа по автомобильному транспорту ЕКМТ, уже изучившая предложение о создании единого формуляра, пришла к выводу, что продолжать эту работу нецелесообразно.

19. Часть 1 нынешнего приложения 3, в которой идет речь о временной регистрации транспортных средств, была аннулирована, поскольку она касается туристических транспортных средств, которые не входят в сферу применения проекта резолюции,

полностью посвященного профессиональному транспорту. Напротив, его вторая часть, поощряющая выдачу выписок или копий регистрационных свидетельств на транспортные средства, взятые напрокат, представляет интерес для профессиональных транспортных средств и поэтому должна быть сохранена. Теперь она относится к приложению 2.

20. Специальная рабочая группа пришла к выводу, что приложение 4 (см. новое приложение 3) должно содержать только перечень правовых документов, касающихся современных международных автомобильных перевозок. Поэтому секретариату было предложено аннулировать список документов, которые больше не соответствуют этим требованиям или устарели.

21. Пересмотренный вариант СР.4, учитывающий решения и замечания Специальной рабочей группы, приводится в приложении к настоящему докладу и будет представлен на рассмотрение Рабочей группы по автомобильному транспорту для утверждения на ее девяносто пятой сессии (16-19 октября 2001 года).

22. Чтобы облегчить прочтение текста резолюции, секретариат обращает внимание, что он внес многочисленные поправки во внешний вид документа, в частности, упростив нумерацию пунктов. Впрочем, поскольку Специальная рабочая группа просила секретариат проверить сопоставимость ряда положений проекта, в частности касающихся определений, с аналогичными положениями, имеющимися в документах Сообщества или международных документах, секретариат обращает внимание на то, что любые внесенные изменения сопровождаются заключенной в скобки и набранной нежирным курсивом сноской на исходный текст, откуда взята предлагаемая поправка.

Приложение

СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ ОБ ОБЛЕГЧЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (СР.4)

Второй проект пересмотра

(Внесенные поправки выделены жирным курсивом)

Рабочая группа по автомобильному транспорту,

отмечая, что в *данной* Сводной резолюции необходимо учесть международные договоры и другие международные правовые документы, которые были разработаны не под эгидой ЕЭК и положения которых в ряде случаев непосредственно относятся к международным автомобильным перевозкам. *Речь идет*, в частности, о:

- Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе (Хельсинки, 1975 год),
- Марракешском протоколе 1994 года (Соглашение ГАТТ 1994 года и Соглашение ГАТС 1994 года) об учреждении Всемирной торговой организации,
- Сводной резолюции, *касающейся правил, применимых к международным автомобильным грузовым перевозкам*, разработанной под эгидой Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ, *2000 год*),
- Сводной резолюции о пассажирских перевозках, разработанной под эгидой Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ, 1995 год),
- Декларации "К общеевропейской транспортной политике", принятой Хельсинкской конференцией 1997 года,
- *Соглашении о нерегулярных автобусных пассажирских перевозках (Соглашении ИНТЕРБУС), заключенном между Европейским сообществом и многими странами Центральной и Восточной Европы. Это Соглашение, подписанное Европейским сообществом и 13 третьими странами до крайнего срока, истекшего 30 июня 2001 года, вступило в силу (предположительно в начале 2002 года);*

отмечая, что в целях облегчения международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в Европе под эгидой ЕЭК был разработан целый ряд международных документов (см. перечень в приложении 3 к настоящему документу),

отмечая, с другой стороны, отсутствие единообразия в их применении, а также то, что они не охватывают всех аспектов международных автомобильных перевозок, часть которых является предметом значительного числа рекомендаций и резолюций, принятых в рамках *работы* Рабочей группы по автомобильному транспорту,

сознавая необходимость обновления и изменения структуры некоторых из этих рекомендаций и резолюций,

желая обеспечить максимальное упрощение и унификацию правил и процедур автомобильных перевозок в Европе в целях создания единого, гибкого и простого режима автомобильных перевозок, способствующего координации между различными видами транспорта,

рекомендует государствам, которые еще не ратифицировали эти международные документы или не присоединились к ним, ратифицировать их или присоединиться к ним в максимально полной мере, а если они еще не могут сделать этого, то тем не менее применять отныне и в возможно более полной мере содержащиеся в них положения,

рекомендует государствам принять правила, которые соответствуют приведенным ниже рекомендациям, содержащимся в настоящей Сводной резолюции (...),

рекомендует государствам при заключении между собой двусторонних и многосторонних соглашений предоставлять по возможности более либеральный режим, чем тот, который предусматривается в настоящей Резолюции, причем в этом случае соответствующие положения настоящей Резолюции применяться не должны,

рекомендует государствам поощрять многопрофильный подход к перевозкам, щадящий окружающую среду.

* * *

ГЛАВА I

РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Раздел 1 - Общие положения и принципы

1.1 Вводные положения

Автомобильные перевозки должны осуществляться таким образом, чтобы они не наносили ущерба общественному порядку, безопасности, *окружающей среде*, здоровью людей и морали принимающей страны и соответствовали законодательству этой страны и ее международным обязательствам в этой области.

1.2 Применимые принципы

- 1.2.1 Режимы, упомянутые в пунктах 2.2 и 3.2 ниже, должны соблюдаться, **не нанося ущерба принятым международным обязательствам**, в соответствии со следующими положениями:
- 1.2.1.1 **Государства должны применять принцип недискриминации, воздерживаясь от проведения различий в зависимости от гражданства или domicilia перевозчика и происхождения или места следования транспортных средств, в частности в том, что касается положений о налогообложении, контроля и санкций.**
- 1.2.1.2. **Когда государство предоставляет на своей территории определенные льготы иностранным перевозчикам, его собственные перевозчики должны пользоваться аналогичными льготами при движении по территории стран, перевозчикам которых были предоставлены льготы.**
- 1.2.1.3 **Государства** оставляют за собой право приостановить действие отдельных положений, содержащихся в настоящей Сводной резолюции, в отношении операторов, лицензированных в других странах, которые не применяют принцип взаимности.
- 1.2.1.4 **Государства** должны обеспечить соблюдение транспортными операторами законов и правил технического и административного характера, действующих на территории, по которой осуществляется перевозка, в частности, законов и правил, регулирующих перевозки и дорожное движение, а также многосторонние и двусторонние соглашения.
- 1.2.1.5 В целях сокращения времени ожидания на границах, формальностей и проверок **государства** прилагают усилия для:
- обеспечения, по возможности, на совместной основе соответствующего оборудования, регулярно учитывая при этом изменения требований в области дорожного движения и проверок;
 - обеспечения соответствия численности сотрудников пограничных служб потребностям в области перевозок и необходимой подготовки и ресурсов для решения возложенных на них задач;
 - согласования часов работы пунктов пересечения границ и работы контрольных органов;

- проведения проверок с минимальными задержками и **содействия внедрению совместно с правительствами соседних стран** скоординированных процедур проверок;
- заблаговременного уведомления **компетентных органов других государств** о любых новых требованиях, касающихся пограничных проверок.

1.2.1.6 *Государства могут рассмотреть возможность отказаться в будущем от требования виз от профессиональных водителей. Первыми шагами по пути к достижению этой цели должны стать упрощение формальностей, соблюдение которых требуется от водителей для получения необходимых виз, ограничение количества и типов требуемых документов и выдача годичных многократных виз. Следует изучить также возможность предоставления признанными ассоциациями перевозчиков запросов о выдаче виз профессиональным водителям.*

1.2.1.7 *Сборы за проезд или **сборы за пользование** (термины, фигурирующие в директиве 1999/62/CE ЕС) могут взиматься с пользователей дорог (...) для покрытия расходов, понесенных этой страной при строительстве и обслуживании дорог, **в том числе для компенсации ущерба, наносимого ими окружающей среде**. Любые **сборы за пользование**, введенные внутренним законодательством или двусторонними или многосторонними соглашениями, должны соизмеряться с фактическими расходами, связанными с обеспечением дорожного движения. **"Сбор за пользование"** представляет собой **выплату определенной суммы, дающую право на пользование в течение определенного срока (например, одной недели, одного или нескольких месяцев, одного года и т.д.) дорожной инфраструктурой, расположенной на территории страны, где взимается этот сбор**. Сбор за пользование на **практике** может взиматься с помощью виньетки.*

*(Чтобы полнее учесть реалии Сообщества, было бы полезно дополнить этот пункт. Поэтому секретариат предлагает следующую формулировку, основанную на указанной директиве: "Сборы за проезд и сборы за пользование должны взиматься, только когда речь идет о дорогах самых высоких с технической точки зрения категорий (например, автомагистралях, шоссе с разделительным барьером) или, в случае отсутствия такой сети, **основой которой являются дороги категории "Е"**, когда речь идет о пользовании дорогами, служащими для международных и межрегиональных перевозок, и, если таковые имеются, за пользование мостами, тоннелями и дорогами через горные перевалы. Не считая пользования последними видами инфраструктуры, сборы за проезд и пользование не должны кумулятивно взиматься за один и тот же участок дороги".*

- 1.2.1.8 Каждое *государство*, если позволяют обстоятельства, должно вносить в свои законы и правила или в международные соглашения (...), противоречащие настоящим принятым принципам, любые необходимые поправки в целях согласования их с *вышеуказанными* принципами и должно воздерживаться от принятия других законов или заключения других соглашений, *которые* противоречили бы настоящим принципам.
- 1.2.1.9 Что касается *сборов за проезд и пользование*, правил и формальностей в связи с транзитными и двусторонними перевозками и без ущерба для принципов, *сформулированных в пунктах 1.2.1.1, 1.2.1.2 и 1.2.1.3 и 1.2.1.12*, каждое *государство* должно предоставлять автотранспортным средствам и их экипажам, зарегистрированным на территории любого другого правительства, *принявшего вышеуказанные принципы*, такой режим, который является не менее благоприятным, чем режим, предоставляемый для перевозок в любую третью страну или из нее.

(...) Бывший пункт 1.2.1.10 аннулирован

- 1.2.1.10 Страны (...), использующие систему разрешений для двусторонних автомобильных перевозок, должны, по возможности, выдавать по просьбе разрешения перевозчикам любой страны, за исключением тех стран, с которыми они заключили двусторонние или многосторонние соглашения.
- 1.2.1.11 Без ущерба для других положений настоящих принципов свобода транзита гарантируется на основных международных автомагистралях (в Европе дороги категории E и аналогичные дороги на других континентах). Транзит не *должен* подвергаться запрету (...) или ставиться в зависимость от *таких мер, как* право на транзит, облагаться таможенными пошлинами или подвергаться действию системы квот. (...)

(...) Бывшие пункты 1.2.1.12.1 и 1.2.1.12.2 аннулированы

- 1.2.1.12 (...) *Государства должны предоставлять* транспортным средствам, перевозящим пассажиров и скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортным средствам, осуществляющим перевозки с применением какого-либо таможенного транзитного документа, *приоритет, при пересечении ими границ, перед транспортными средствами, осуществляющими другие перевозки.*
- 1.2.1.13 *Государства должны попытаться согласовать требования, предъявляемые ими к максимально допустимым весу и габаритам транспортных средств, задействованных в международных автомобильных перевозках, и выдавать специальные разрешения на эксплуатацию транспортных средств, не удовлетворяющих нормам.*

- 1.2.1.14 Любое *государство* может при условии, что оно не делает никаких различий между автотранспортными средствами стран, принявших настоящие принципы, и не злоупотребляет упомянутыми ниже правами:
- временно приостановить на конкретных участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории осуществление права транзита автотранспортных средств при условии, что такое приостановление необходимо в целях обеспечения в стране общественного порядка, безопасности или здоровья людей;
 - временно предписать на конкретных участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории любые объезды, необходимые в связи со строительством и техническим обслуживанием дорог или продиктованные исключительными обстоятельствами, обусловленными ситуацией в области дорожного движения;
 - принять решение относительно подходящего времени или конкретного маршрута, по которому должны производиться перевозки крупногабаритных или тяжеловесных грузов и перевозки опасных грузов;
 - обеспечить благоприятные условия для транзита на участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории и, в частности, устранить любые узкие места на этих дорогах и на границах государств, которые они пересекают, и облегчить движение транзитных потоков с помощью других специальных мер.
- 1.2.1.15 *В странах, где установлены периоды, в течение которых движение транспорта ограничено, компетентные органы этих стран должны попытаться согласовать такие периоды с периодами, установленными в соседних странах, и проинформировать в разумные сроки другие страны о любых изменениях этих периодов.*
- 1.2.1.16 Ни одно из положений, *содержащихся в вышеуказанных принципах*, не исключает право *государств*, вступивших в таможенный или иной союз или экономическую зону, принимать *иные положения* или положения, регламентирующие *в рамках указанной зоны* автомобильные перевозки, каботаж, перевозки *между* третьими странами и транзитные перевозки.

Раздел 2 - Пассажирские перевозки

2.1 Определения

В целях настоящего *Раздела*:

2.1.1 выражение *"автомобильные перевозки пассажиров"* означает:

- перевозки пассажиров по автомобильным дорогам транспортными средствами, которые в соответствии с их типом конструкции и оборудованием пригодны для перевозки более девяти пассажиров, включая водителя, и предназначены для таких перевозок;
- порожние рейсы указанных транспортных *средств (...)* для *осуществления перевозок*, упомянутых выше.

2.1.2 Перевозка пассажиров называется *"транзитной"* в отношении определенной страны, если она производится через эту страну и является частью перевозки, пункты отправления и назначения которой находятся в другой стране, и если на территории этой страны без специального разрешения не производится ни высадка, ни посадка пассажиров.

2.1.3 *"Регулярными перевозками"* являются пассажирские перевозки, осуществляемые с определенной регулярностью и по заранее определенному маршруту, причем в ходе перевозки на заранее определенных остановках может производиться высадка и посадка пассажиров. В отношении регулярных перевозок могут применяться заранее определенные расписания и тарифы.
(...)

2.1.4 *"Регулярными специальными перевозками"* (см. *ИНТЕРБУС*) независимо от их организатора, считаются перевозки не всех пассажиров, а только отдельных их категорий в тех случаях, когда эти перевозки осуществляются на условиях, указанных в пункте 2.1.3. Эти услуги включают:

- перевозку рабочих на работу и домой
- перевозку детей и подростков в учебные заведения и обратно.

То, что специальная регулярная перевозка может видоизменяться в зависимости от потребностей пользователей, не влияет на ее классификацию как регулярной перевозки.

2.1.5 *"Челночными перевозками"* являются многоразовые перевозки, организованные для доставки из одного и того же пункта отправления в один и тот же пункт назначения заранее организованных групп пассажиров. Каждая группа состоит из пассажиров, которые перевозятся в одном направлении и возвращаются в пункт отправления в ходе одной из последующих обратных поездок **тем же самым перевозчиком** (ср. *ИНТЕРБУС*). Под пунктом отправления или назначения следует понимать место отправления или назначения, **а также в каждом случае близлежащие населенные пункты в радиусе 50 километров. Челночные перевозки отвечают следующим требованиям:**

- посадка и высадка пассажиров в ходе челночной перевозки не производится;
- первый обратный рейс из пункта назначения и последний рейс в пункт назначения каждой серии челночных перевозок осуществляются без пассажиров.

Однако на отнесение такой перевозки к категории челночной не влияет тот факт, что с согласия компетентных органов заинтересованных стран:

- пассажиры могут совершать обратный рейс с другой группой **или другим перевозчиком** (ср., *ИНТЕРБУС*);
- в течение обратного рейса производится посадка и высадка пассажиров;
- в ходе первого рейса в пункт назначения и последнего рейса в пункт отправления конкретной серии челночных перевозок пассажиры не переводятся.

2.1.6 *"Нерегулярными международными перевозками"* являются перевозки, которые осуществляются **по территории не менее двух государств** и которые не подпадают ни под определение маятниковых перевозок, **в том числе специальных регулярных перевозок**, ни под определение челночных перевозок. **Эти перевозки могут осуществляться с определенной частотой, оставаясь при этом нерегулярными перевозками** (ср. *ИНТЕРБУС*). В ходе нерегулярной перевозки посадка и высадка пассажиров может производиться только по разрешению компетентных органов заинтересованных сторон. Они включают типы перевозок, перечисленные ниже:

- *"кольцевые туры при закрытых дверях"*; это перевозки, осуществляемые на одном и том же транспортном средстве, которое перевозит одну и ту же группу пассажиров по всему маршруту и доставляет их в тот же пункт отправления;
- перевозками типа *"в пункт назначения - с пассажирами, обратно - без пассажиров"* являются такие перевозки, при которых пассажиры перевозятся в пункт назначения, а при возвращении в транспортном средстве находится только экипаж.

2.1.6.1 *"Прочими перевозками"* являются перевозки, которые в соответствии с приведенными выше определениями не относятся ни к категории кольцевых туров, ни к категории перевозок, ***включающих рейс*** в пункт назначения - с пассажирами ***и рейс*** обратно - без пассажиров. К ним относятся, в частности, некоторые виды перевозок, при которых рейс в пункт назначения осуществляется порожняком, а возвращение - с пассажирами.

2.1.7 Термин *"перевозчик"* означает физическое или юридическое лицо, которое в соответствии с действующими национальными законами или правилами полномочно осуществлять перевозку пассажиров.

2.1.8 Термин *"пассажирские перевозки за собственный счет"* (ср. правило СЕ 684/92) ***означает перевозки, осуществляемые без цели наживы и извлечения прибыли, физическим или юридическим лицом при условии, что***

- ***перевозки являются лишь вспомогательным видом деятельности этого физического или юридического лица;***
- ***используемые транспортные средства являются собственностью этого физического или юридического лица или были куплены им в кредит, или были предоставлены ему в распоряжение по долгосрочному договору на прокат или в лизинг, и управляются самим физическим лицом или работником предприятия.***

Они могут быть поставлены в зависимость от получения разрешения или сертификата, выдаваемого компетентными органами страны, где осуществляется подобная перевозка, если последняя не отвечает требованиям, определенным в пункте 2.2.3 ниже.

2.2 Применяемый режим

2.2.1 Регулярные перевозки

- 2.2.1.1 Регулярные и специальные регулярные перевозки, определенные в пункте 2.1.3 выше, осуществляются в зависимости от обстоятельств на основании разрешения осуществлять регулярные перевозки или разрешения осуществлять специальные регулярные перевозки (именуемое далее "разрешение").
- 2.2.1.2 Решения по заявкам об организации регулярных перевозок, об изменении условий, регулирующих эти перевозки, или о возобновлении разрешения принимаются компетентными органами заинтересованных стран.
- 2.2.1.3 Компетентный орган страны, которому подается заявка, предоставляет разрешение и сообщает об отказе в выдаче разрешения в кратчайший срок, однако с учетом необходимых проверок, которые компетентные органы могут осуществить.
- 2.2.1.4 В каждом разрешении должны указываться (*пункты, помеченные значком (♦) должны быть включены в приложение к разрешению*):
- маршрут перевозки с указанием пунктов пересечения границы, остановок, на которых производится посадка и высадка пассажиров, а в случае специальных регулярных перевозок - категория лиц, допускаемых к перевозке, и их пункты назначения;
 - периоды осуществления перевозки;
 - частота рейсов транспортных средств;
 - расписания (♦);
 - *фамилии перевозчиков, занятых регулярными перевозками (♦)*;
 - особые условия (если таковые имеются) (♦).
- 2.2.1.5 **Государствам** следует выдавать разрешения на регулярные перевозки сроком не менее чем на три года или же, если законодательство данной страны не позволяет им выдавать такие разрешения, на срок более одного года, рассмотреть возможность принятия таких мер, чтобы транспортные предприятия могли быть уверены в том, что выданные им разрешения будут продлены по крайней мере два раза при условии, что независимо от срока действия разрешения это не помешает его аннулировать в случае несоблюдения условий, на которых оно было предоставлено. Дата вступления в силу и прекращения действия разрешений, выдаваемых более чем одной страной, должны согласовываться.
- 2.2.1.6 Поскольку разрешение действительно только в отношении той части маршрута, которая проходит по территории страны, выдавшей разрешение,

государствам следует по мере возможности заключать двусторонние и многосторонние соглашения, с тем чтобы разрешения, выданные странами, на территории которых находятся пункты отправления, были действительны также в странах, по которым осуществляются транзитные перевозки.

2.2.1.7 *Когда в рамках регулярных пассажирских перевозок органы стран отправления и назначения намерены выдать необходимые разрешения, органы стран, территория которых пересекается без компенсации или высадки пассажиров, должны также по предъявлению запроса с указанием маршрута следования, частоты рейсов и расписания, выдавать необходимые разрешения на транзитные перевозки.*

2.2.2 Челночные перевозки

2.2.2.1 Челночные перевозки, определенные в пункте 2.1.5 выше, осуществляются в соответствии с разрешением на челночные перевозки (далее именуемое "разрешение"). В качестве условия выдачи разрешения может потребоваться предоставление жилья.

2.2.2.2 Заявки на получение разрешений направляются компетентным органам стран, по территории которых перевозчик намерен осуществлять перевозку.

2.2.2.3 По получении заявки компетентный орган должен, по возможности в течение 30 дней, выдать такое разрешение или уведомить об отказе в его выдаче.

2.2.2.4 В каждом разрешении должно указываться (*пункты, помеченные значком (♦), должны быть включены в приложение к разрешению*):

- вид челночных перевозок;
- маршрут перевозки с указанием пункта отправления, пункта назначения, остановок и пунктов пересечения границ;
- срок действия разрешения;
- расписания (♦);
- количество и даты рейсов (♦);
- ***фамилии перевозчиков, занятых челночными перевозками (♦)***;
- любые отступления от действующих положений *или льготы*, разрешенные в соответствии с пунктами 2.1.5 и 2.2.2.5(♦).

2.2.2.5 Кроме того, предоставляются следующие льготы:

- владельцу разрешения, **в порядке исключения**, можно брать в обратный рейс часть пассажиров, которые совершили поездку в пункт назначения с другой группой;
- владельцу разрешения может быть разрешено брать пассажиров на рейс в пункт назначения (...) на территории государства, из которого осуществляется перевозка, и производить высадку пассажиров на обратном пути (...) на территории государств, куда осуществляются перевозки. (...)
- **когда пассажиры, прибывающие из третьих стран, образуют группы в аэропорту по прибытии самолетом или в порту по прибытии морем и находятся в пути в соответствии с договором, заключенным до их прибытия в страну, где должна быть произведена их посадка в транспортное средство**, при наличии специального разрешения, выданного органами соответствующих стран, **допускается возможность выполнить первый рейс в пункт назначения и последний рейс в обратном направлении без пассажиров при маятниковых перевозках.**

2.2.3 Нерегулярные международные перевозки

2.2.3.1 Кольцевые туры при закрытых дверях (см. пункт 2.1.6 выше)

(...) Разрешения не требуется на территории никакой другой страны, помимо той, в которой зарегистрировано транспортное средство [*ИНТЕРБУС = где перевозчик установлен*]

2.2.3.2 Перевозки типа "в пункт назначения - с пассажирами, обратно - без пассажиров" (см. пункт 2.1.6)

(...) Разрешения не требуется на территории никакой другой страны, помимо той, в которой зарегистрировано транспортное средство [*ИНТЕРБУС = где перевозчик установлен*].

2.2.3.3 Перевозки типа "пункт назначения - без пассажиров, а обратно - с пассажирами" (см. пункт 2.1.6.1)

Разрешения не требуется ни в какой другой стране, помимо той, в которой зарегистрировано транспортное средство [*ИНТЕРБУС = где перевозчик установлен*] **при условии, что на обратном пути все пассажиры будут взяты в том же пункте и что будет выполнено одно из следующих**

требований [формулировка схожа с формулировкой, содержащейся в соглашении ИНТЕРБУС]:

- a) *пассажиры* составляют группы на территории другой страны, помимо страны регистрации транспортного средства [ИНТЕРБУС = где перевозчик установлен] **или** помимо страны, **где производится их посадка**, в соответствии с договором перевозки, заключенным до их прибытия в страну, на территории которой они производят посадку, и перевозятся на территории страны регистрации транспортного средства [ИНТЕРБУС = где перевозчик установлен];
- b) *пассажиры* были ранее доставлены тем же перевозчиком на условиях, предусмотренных в положениях, **касающихся перевозок типа "в пункт назначения - с пассажирами, а обратно - без пассажиров"** (2.1.6), на территорию страны, где они вновь произвели посадку, и перевозятся на территорию страны регистрации транспортного средства [ИНТЕРБУС = где перевозчик установлен];
- c) *пассажиры* получили приглашение поехать на территорию другой страны при условии, что затраты на перевозку берет на себя лицо, делающее такое приглашение. Такие пассажиры должны образовать однородную группу, которую нельзя было составить только с целью совершения этой поездки и которую перевозят на территорию страны регистрации транспортного средства [ИНТЕРБУС = где перевозчик установлен];

2.2.3.4 Прочие перевозки с въездом без пассажиров (см. пункт 2.1.6.1).

На территории данной страны может потребоваться разрешение на прочие перевозки, если выполняются условия, указанные выше в подпунктах а), б) и с) пункта 2.2.3.3.

Раздел 3. - Грузовые перевозки

3.1 Определения

В целях настоящего раздела:

- 3.1.1 "Перевозчик" означает любое физическое или юридическое лицо, которое осуществляет автомобильную перевозку грузов на коммерческой основе или за собственный счет в соответствии с национальными законами и правилами страны, в которой оно проживает или учреждено.

- 3.1.2 *"Автомобильные перевозки грузов"* означают перевозки с использованием транспортных средств, предназначенных для автомобильной перевозки грузов, а *"международные автомобильные перевозки грузов"* означают перевозки, при которых погрузка производится в одной стране, а выгрузка - **в той же стране, при условии, что транспортное средство прибывает в нее транзитом через другую страну, или в другой стране, куда транспортное средство прибывает транзитом или нет через третьи страны.**
- 3.1.3 *"Транспортное средство"* означает зарегистрированное в какой-либо стране автотранспортное средство или комбинацию сочлененных транспортных средств, в которой по крайней мере автотранспортное средство зарегистрировано в какой-либо стране, предназначенные для перевозки грузов. Транспортное средство может **либо** принадлежать перевозчику, **либо** может быть передано в его распоряжение на основании договора найма или лизинга.
- 3.1.4 *"Разрешение"* означает документ, дающий право использования транспортного средства для международной автомобильной перевозки грузов в какую-либо страну.
- 3.1.5 *"Квота"* означает максимальное число имеющихся разрешений на проезд транспортных средств из одной страны в другую в течение определенного периода.
- 3.1.6 *"Транзит"* означает автомобильную перевозку грузов через страну, которая не является ни страной погрузки, ни страной выгрузки грузов.
- 3.1.7 *"Каботаж"* означает **операцию** автомобильной перевозки грузов, погруженных в одном пункте данной страны и разгруженных в другом пункте этой же страны, осуществляемую на транспортном средстве, зарегистрированном в другой стране.
- 3.1.8 *"Перевозка между третьими странами"* означает перевозку грузов, погруженных в одной стране и разгруженных в другой стране, осуществляемую на транспортном средстве, зарегистрированном в стране, не являющейся страной начала или окончания перевозки (...).
- 3.1.9 *Термин "перевозки за собственный счет" (ср. резолюцию ЕКМТ) означает перевозки грузов, являющихся собственностью предприятия, или проданных, купленных, арендованных, произведенных, добытых, переработанных или отремонтированных им. Целью перевозок должна быть перевозка грузов с предприятия или на него или их перемещение либо в пределах предприятия, либо за пределами предприятия, для удовлетворения собственных потребностей. Моторные транспортные средства, используемые для подобных перевозок, должны управляться*

работниками предприятия и должны либо принадлежать предприятию, либо быть предоставлены ему по договору об аренде или лизингу.

Перевозки должны носить вспомогательный характер в рамках совокупности видов деятельности предприятия.

3.2 Применяемый режим

3.2.1 *Государствам* следует рассмотреть возможность постепенного ослабления ограничений, устанавливаемых системами разрешений.

3.2.2 За исключением *операций* каботажного, определенного в пункте 3.1.7, (...) *типы международных автомобильных грузовых перевозок, перечисленные ниже (ср. резолюцию ЕКМТ) не должны* даже если осуществляются транзитом, *регулироваться* режимом разрешений. *Если же все-таки он существует,* разрешение на такие перевозки должно выдаваться без промедления и без установления системы квот:

- 1) *перевозка грузов транспортными средствами, общий разрешенный вес с нагрузкой (ОРВН) которых, включая прицепы, не превышает 6 т или разрешенная полезная нагрузка которых, включая прицепы, не превышает 3,5 тонны;*
- 2) *нерегулярные перевозки грузов в аэропорты или из них в случае отклонения маршрута полетов;*
- 3) *перевозки поврежденных или нуждающихся в ремонте транспортных средств и передвижение ремонтных транспортных средств;*
- 4) *передвижение порожнего транспортного средства, выделенного для перевозки грузов и призванного заменить транспортное средство, вышедшее из строя за рубежом, а также вернуть транспортное средство, потерпевшее аварию, после ремонта;*
- 5) *перевозки живых животных с помощью транспортных средств, специально сконструированных или оборудованных на постоянной основе для перевозки живых животных и квалифицированных как таковые компетентными органами соответствующих стран;*
- 6) *перевозки запасных частей и провизии для морских судов и самолетов;*

7) *перевозка предметов, необходимых для оказания медицинской помощи в экстренных случаях, например в случае стихийных бедствий и в случае оказания гуманитарной помощи;*

8) *перевозки в некоммерческих целях предметов и произведений искусства для проведения выставок и ярмарок;*

9) *перевозки в некоммерческих целях оборудования, предметов бутафории и животных, предназначенных для театральных, музыкальных, кинематографических, спортивных, цирковых, ярмарочных или базарных представлений, а также оборудования для радиозаписи, кинематографических или телевизионных съемок, или вывоз его по их окончанию;*

10) *перевозки грузов за собственный счет;*

11) *похоронные перевозки;*

12) *почтовые перевозки, осуществляемые по линии государственной службы.*

3.2.3 Перевозки *в рамках* "перевозок между третьими странами", определенных в пункте 3.1.8 выше, допускаются в том случае, если они производятся по специальному разрешению, выданному компетентными органами соответствующих стран.

3.2.4 (...) Международные автодорожные перевозки, осуществляемые перевозчиками, располагающими для этого специальным персоналом и оборудованием, не должны подпадать под систему квот (...). *Если разрешение требуется*, оно должно выдаваться быстро и без количественных ограничений.

3.2.5 Каботаж, определяемый в пункте 3.1.7 выше, в принципе запрещается; однако он может допускаться в том случае, если он производится по специальному разрешению, выданному компетентными органами заинтересованных стран. *Государствам* следует решить вопрос о том, в каких условиях можно было бы ввести постепенную либерализацию каботажа.

- 3.2.6 При международных перевозках, осуществляемых на составах транспортных средств, включающих тягач и прицеп или полуприцеп, для прицепа или полуприцепа не требуется *отдельного* разрешения; в этом случае национальная принадлежность тягача определяет национальную принадлежность всего состава транспортных средств.
- 3.2.7 В рамках соглашений о международной автомобильной перевозке грузов *государствам* следует продолжать практику предоставления стране регистрации транспортного средства права выдавать в необходимых случаях разрешения от их лица.

Пункты 3.2.8 и 3.2.8.1-3.2.8.6 аннулированы

Раздел 4 - Информация

- 4.1 *Страны* должны передавать секретариату ЕЭК для распространения среди других правительств информацию о любых изменениях в своих национальных законах и правилах, которые могут оказать влияние на международную автомобильную перевозку пассажиров или грузов.
- 4.2 *Страны* или, в соответствующих случаях, международные организации должны передавать секретариату ЕЭК для распространения среди других *стран* тексты заключенных ими двусторонних и многосторонних соглашений в области автомобильных перевозок.
- 4.3 *Компетентные национальные администрации должны своевременно предоставлять в распоряжение заинтересованных профессиональных организаций соответствующую информацию о необходимой документации и процедурах для операторов международных автомобильных перевозок, требуя от этих организаций обеспечения того, чтобы все их члены знали о необходимости наличия полной и точной документации и соблюдения правил и процедур.*

ГЛАВА II

ВОПРОСЫ, НЕПОСРЕДСТВЕННО КАСАЮЩИЕСЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Раздел 1 - Страхование

Государствам следует требовать и поощрять заключение страховщиками, которые страхуют риски по возмещению ущерба третьей стороне, нанесенного автомобилистами, въезжающими в страну, в которой этот вид страхования является обязательным, соответствующих соглашений, включающих принципы, приведенные в приложении 1.

Раздел 2 - Регистрация взятых напрокат транспортных средств

1. Чтобы облегчить пассажирским и грузовым транспортным средствам международные автомобильные перевозки, государства должны разрешить, как указано в приложении 2, выдачу установленных заверенных выписок или копий регистрационных свидетельств транспортным средствам, взятым в долгосрочную аренду или в лизинг для использования с целью международных перевозок.

2. С той же целью государства должны принимать вместо оригинала регистрационных свидетельств выписки, копии или фотокопии, выданные согласно приведенным в приложении 2 критериям, транспортным средствам, взятым в долгосрочную аренду или в лизинг и зарегистрированным за рубежом.

[бывшее Приложение 1 (ОБРАЗЕЦ БЛАНКА РАЗРЕШЕНИЯ) аннулировано]

Приложение I

Международная карточная система страхования автотранспортных средств - ("Система зеленой карты")

1. В каждой стране страховщики образуют признанную правительством этой страны единую центральную организацию в качестве своего национального бюро "зеленой карты". В состав бюро включаются все страховщики, уполномоченные выдавать в этой стране полисы страхования ответственности водителей перед третьими лицами. Другие организации, включая страховщиков, не уполномоченных выдавать полисы страхования ответственности водителей перед третьими сторонами, и компании, занимающиеся вопросами автомобильных исков, не являются членами бюро.
2. Страховые бюро, учрежденные в соответствии с пунктом 1 выше, входят в состав и оказывают содействие работе международного органа, известного как "Совет страховых бюро". Совет страховых бюро является исполнительной организацией международной карточной системы страхования автотранспортных средств ("Система зеленой карты") под эгидой Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Совет обеспечивает возможности для осуществления соглашений, заключенных между страховыми бюро, а также для обсуждения вопросов, представляющих для страховых бюро-членов взаимный интерес.
3. Бюро предоставляет в распоряжение страховых компаний-членов страховые свидетельства под названием "Международная автомобильная страховая карта" (зеленая карта), действительные для одной или более стран и составленные в соответствии с одним из образцов, приведенных в добавлениях 1 и 2 к настоящему приложению, с тем чтобы они выдавали их застрахованным лицам на любые автотранспортные средства, застрахованные ими от рисков по возмещению ущерба третьей стороне.
4. Зеленая карта, действительная для посещаемой страны или стран, свидетельствует о наличии страхового покрытия ответственности перед третьими лицами, которая возникает в результате дорожно-транспортных происшествий, которые вызваны водителем, въезжающим в страну, и в отношении которых страхование является обязательным.
5. Наличие зеленой карты у застрахованного лица дает право Бюро, по указанию которого она была выдана, и страховым бюро любой страны, которым были делегированы такие полномочия, вести в суде дело по любому соответствующему иску.

6. Когда иск предъявлен лицу, имевшему зеленую карту, выступать в суде по его делу будет бюро той страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, действуя в соответствии с полномочиями, упомянутыми в пункте 5 выше. Это бюро будет вести дело и регулировать иск от имени бюро, выдавшего зеленую карту.
7. Однако в той мере, в какой это допускается законодательством, бюро должны заключать соглашения, чтобы страховщик, имеющий право осуществлять свою деятельность в стране, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, мог регулировать иски, касающиеся его собственных страхователей.
8. При наличии соответствующей просьбы бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, должно принимать во внимание в той мере, в какой это совместимо с действующим в этой стране законом об обязательном страховании ущерба, нанесенного третьей стороне, условия и ограничения, содержащиеся в страховом полисе.
9. Соглашения между бюро должны предусматривать полное возмещение сумм, оплаченных по искам, а также оплату согласованных расходов и выплаченных гонораров.
10. Участвующие правительства должны во всех случаях, когда это возможно, стремиться отменять контроль зеленых карт на своих границах после заключения бюро этих стран конкретных соглашений с этой целью. Многостороннее гарантийное соглашение или соглашение о правопреемстве, подготовленные Советом страховых бюро, или аналогичные соглашения, заключенные на двусторонней основе между бюро, являются примерами таких соглашений.
11. В каждой стране, правительство которой приняло настоящую рекомендацию, зеленые карты, составленные в соответствии с одним из образцов, упомянутых в пункте 3 выше, признаются без каких-либо формальностей или расходов в качестве доказательства факта страхования, отвечающего действующему в этой стране закону об обязательном страховании ущерба, нанесенного третьей стороне, в отношении транспортных средств, на которые были выданы эти зеленые карты.
12. Лицам, прибывающим с автотранспортными средствами в страну, в которой страхование является обязательным, или в страну, бюро которой не является участником многостороннего гарантийного соглашения (или соглашения о правопреемстве, подготовленного Советом страховых бюро, или аналогичного соглашения, заключенного

между этим бюро и бюро "направляющей" страны), но не имеющим действительной зеленой карты утвержденного типа, может быть вменено в обязанность:

- заключить пограничный договор страхования либо в той мере, в какой это допускает закон посещаемой страны,
- заключить обычный договор страхования транспортных средств для этой страны, либо
- сделать взнос в систему обеспечения для пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

13. В странах, в которых страхование не является обязательным в отношении той категории транспортных средств, к которой относится транспортное средство водителя, въезжающего в страну, предъявление документов, подтверждающих страхование, не требуется.

14. Зеленая карта должна соответствовать по цвету, содержанию и общему формату образцам, упомянутым в пункте 3 выше. Размеры зеленой карты могут быть разными при условии, что формат остается неизменным, однако общий размер документа не должен превышать формат А4. Зеленая карта должна составляться на языке выдавшего ее бюро, а заголовок должен также указываться на английском и французском языках. Все данные, содержащиеся на зеленой карте, должны записываться с помощью латинского алфавита, причем по желанию допускается дополнительная запись этих данных с использованием другого алфавита.

15. Правительства других стран, в которых применяется обязательное страхование ущерба, нанесенного автотранспортными средствами третьей стороне, и которые намерены принять настоящую рекомендацию, должны уведомить секретариат Рабочей группы о том, что:

- уполномоченные компании, занимающиеся страхованием автомобилей, создали или намерены создать бюро зеленой карты, уполномоченные выдавать зеленые карты своим страхователям, выезжающим за границу;
- бюро зеленой карты оборудовано или будет оборудовано для работы с исками третьих лиц, охватываемых зелеными картами водителей, выезжающих за границу;

- бюро зеленой карты имеет возможности для покрытия финансовых обязательств;
- они будут принимать зеленые карты в качестве доказательства того, что водители, выезжающие за границу, застрахованы в той степени, которая требуется обязательным страхованием ущерба, нанесенного третьим лицам автотранспортными средствами, в этой стране.

16. Принятие настоящей рекомендации подразумевает, что правительства не будут препятствовать переводу валюты за границу для покрытия международных обязательств, возникающих в соответствии с соглашениями системы зеленой карты. В этой связи правительства должны представить в Европейскую экономическую комиссию ООН письменное обязательство.

17. Секретариат проинформирует правительства всех заинтересованных стран и Совет страховых бюро в ближайшее время о полученных уведомлениях в соответствии с требованиями пунктов 15 и 16 выше.

18. Любые изменения в системе зеленой карты или в формате зеленой карты, которые могут быть сочтены правительством участвующей страны или Советом страховых бюро в качестве необходимых с учетом опыта, должны доводиться до сведения секретариата. Секретариат направляет предлагаемые изменения Рабочей группе для принятия соответствующего решения.

ДОБАВЛЕНИЯ 1-4

Образцы международной карты страхования автотранспортных средств ("зеленой карты")

Добавление

1. Стр. 1.1: Вертикальный формат, английский язык, лицевая сторона
Стр. 1.2: Вертикальный формат, английский язык, оборотная сторона
2. Стр. 2.1: Вертикальный формат, французский язык, лицевая сторона
Стр. 2.2: Вертикальный формат, французский язык, оборотная сторона
3. Стр. 3.1: Горизонтальный формат, английский язык, лицевая сторона

Стр. 3.2: Горизонтальный формат, английский язык, оборотная сторона

4. Стр. 4.1: Горизонтальный формат, французский язык, лицевая сторона

Стр. 4.2: Горизонтальный формат, французский язык, оборотная сторона

Приложение 2

**РЕГИСТРАЦИОННЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ВЗЯТЫХ НАПРОКАТ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

[бывшая часть 1 (Временная регистрация) аннулирована]

Страны, в которых выдача регистрационных свидетельств на взятое напрокат пассажирское или грузовое транспортное средство может быть связана с трудностями, должны принять необходимые меры к тому, чтобы **компетентные органы этих стран**, выдающие выписки или копии свидетельства, содержащие по крайней мере все сведения, требуемые в соответствии с пунктом 1 статьи 35 Конвенции 1968 года о дорожном движении, или **соответствующим образом уполномоченная ими ассоциация могли выдавать документ при условии, что:**

- **компетентные органы** могут, если того пожелают, вместо выдачи или указания на выдачу самих экземпляров или выписок (...), удостоверить на фотокопии данного свидетельства, что указанная фотокопия соответствует оригиналу (...) **или уполномочить на это некую ассоциацию;**
- компетентный орган, который выдает документ, содержащий выдержку, или удостоверенную фотокопию, может принимать решение в отношении необходимости сдачи на хранение оригинала регистрационного свидетельства;
- на выдержках, копиях или фотокопиях должна быть сделана отметка "Взятое напрокат транспортное средство. Выдержка из регистрационного свидетельства (копия, фотокопия) для использования лицом, взявшим напрокат транспортное средство".

Приложение 3

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАЗРАБОТАННЫХ
ПОД ЭГИДОЙ ЕЭК В ЦЕЛЯХ ОБЛЕГЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И
ГРУЗОВ В ЕВРОПЕ

Пассажирские перевозки

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года

Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 5 июля 1978 года

Грузовые перевозки

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года

Перевозка опасных грузов

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года

Протокол о внесении поправок в статью 1 а), статью 14 (1) и статью 14 (3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 28 октября 1993 года

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ) от 10 октября 1989 года

Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1 сентября 1970 года

Автомобильные перевозки и регулирование транспортного движения

Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года

Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года

Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1949 года

Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 год), от 1 мая 1971 года

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 год), от 1 мая 1971 года

Европейское соглашение относительно разметки дорог от 13 декабря 1957 года

Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, от 1 марта 1973 года

Европейское соглашение, касающееся работы экипажа транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года

Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 года

Транспортная инфраструктура

Европейское соглашение о международных магистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 года

Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 17 января 1997 года

Автотранспортные средства

Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, от 20 марта 1958 года

Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года

Соглашение о введении глобальных технических правил для транспортных средств, двигателей и частей, которые могут быть установлены и/или использованы в колесных транспортных средствах, от 25 июня 1998 года

Таможенные вопросы

(...)

(...)

Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года

Таможенная конвенция о международной дорожной перевозке грузов с применением книжки МДП от 15 января 1959 года и ее пересмотренный вариант от 14 ноября 1975 года

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года

Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам,
используемым в международных перевозках, от 9 октября 1960 года

*Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в
пул и используемым для международных перевозок (Конвенция о контейнерном
пуле) от 21 января 1994 года*

(...)

(...)

Налогообложение транспортных средств

(...)

(...)

(...)
